



MiTransporte
COSTA RICA

Análisis de Género del sector Transporte en Costa Rica

2018

Análisis de Género del sector Transporte en Costa Rica

Consultora Daket S.C.

Gabriela Cob Barboza, Coordinación

Equipo de apoyo:

Éricka Anchía Angulo, Guillermo Chacón Araya, Sebastián Alfaro, Alejandro Martínez Briones,
Ana Lucía Moreno, Darío Aramburo Rojas, Mayra López Jiménez.

Noviembre 2018

Tabla de contenido

| | |
|--|----|
| Lista de abreviaturas | 3 |
| Resumen ejecutivo | 4 |
| 1. Introducción | 1 |
| 2. Metodología | 2 |
| 3. Aspectos del sector transporte relacionados con el género | 4 |
| 3.1 Referentes conceptuales de género y transporte | 4 |
| 3.2 Resultados de revisión documental | 8 |
| 4. Situación contextual de la igualdad de género en Costa Rica | 14 |
| 4.1 Grupo meta: normas y roles tradicionales de mujeres y hombres | 14 |
| 4.2 Nivel macro: Compromisos internacionales y regionales, legislación y políticas nacionales | 17 |
| 4.3 Nivel meso: Instituciones públicas y Organizaciones No Gubernamentales | 23 |
| 4.4 Nivel micro: Igualdad de género en el grupo objetivo | 26 |
| 5. Descripción de las necesidades del grupo meta objetivo | 30 |
| 5.1 Principales hallazgos de la encuesta electrónica | 31 |
| 5.2 Principales hallazgos de las entrevistas | 40 |
| 6. Análisis socioeconómico sobre la igualdad de género en el país, el sector y las organizaciones asociadas | 48 |
| 7. Sensibilidad de género e igualdad de oportunidades en las organizaciones asociadas | 55 |
| 8. Experiencia de género necesaria para la implementación y recomendaciones para el proyecto MiTransporte | 56 |
| 9. Plan de acción e indicadores | 62 |
| Referencias bibliográficas | 68 |
| ANEXO I Síntesis de experiencias modelo en desarrollo | 72 |
| Otras referencias importantes | 74 |
| ANEXO II Lista de acuerdos, declaraciones, políticas y legislación internacionales, regionales y nacionales pertinentes a la igualdad de género y el empoderamiento de las mujeres y las niñas | 75 |
| ANEXO III Cuadros de resultados de la encuesta virtual (documento aparte) | 75 |
| ANEXO IV Síntesis de resultados de las entrevistas a informantes clave (documento aparte) | 75 |
| ANEXO V Lista de personas entrevistadas durante la consultoría | 76 |
| ANEXO VI Directrices del GCF y la GIZ para la promoción de la igualdad de género | 78 |

Lista de abreviaturas

| | |
|-----------|--|
| ACONVIVIR | Asociación de deportistas Contra la Violencia Vial y el Irrespeto. |
| AMSJ | Área Metropolitana de San José |
| ARESEP | Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos |
| BID | Banco Interamericano de Desarrollo |
| CANABUS | Cámara Nacional de Autobuseros |
| CANATRAC | Cámara Nacional de Transportistas de Carga |
| CANATRANS | Cámara Nacional de Transportes |
| CEDAW | Convención para la Eliminación de toda las formas de Discriminación contra la Mujeres |
| CONAPAM | Consejo Nacional de la Persona Adulta Mayor |
| COSEVI | Consejo de Seguridad Vial |
| CTP | Consejo de Transporte Público |
| DCC | Dirección de Cambio Climático |
| GAM | Gran Área Metropolitana |
| GCF | Green Climate Fund (Fondo Verde del Clima) |
| GIZ | Cooperación alemana para el desarrollo (del alemán Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit)" |
| IFAM | Instituto de Fomento y Asesoría Municipal |
| IDG | Índice de Desarrollo de Género, Índice de Desigualdad de Género |
| IGBG | Índice Global de Brecha de Género |
| INEC | Instituto Nacional de Estadística y Censo |
| INAMU | Instituto Nacional de las Mujeres |
| INCOFER | Instituto Costarricense de Ferrocarriles |
| LANAMME | Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales |
| MINAE | Ministerio de Ambiente y Energía de Costa Rica |
| MOPT | Ministerio de Obras Públicas y Transportes |
| OSC | Organizaciones de la Sociedad Civil |
| PIEG | Política Nacional para la Igualdad Efectiva entre Mujeres y Hombres en Costa Rica 2018-2030 |
| PIMUS | Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible |
| PNUD | Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo |
| SIEG | Sistema de Indicadores Estadísticos de Género |

Resumen ejecutivo

El Objetivo de la investigación fue analizar, desde la perspectiva de género, las condiciones actuales de acceso y uso de los sistemas de transporte en Costa Rica, para formular recomendaciones de mejora con énfasis en las condiciones de equidad hacia:

- El sector transporte en general, considerando los objetivos y metas de desarrollo sostenible.
- El acceso y uso del transporte público.
- La ejecución del Proyecto MiTransporte

La investigación se basó en tres fuentes de información: a) revisión documental de más de 50 fuentes nacionales e internacionales, incluyendo publicaciones sobre experiencias o investigaciones similares al objeto de estudio, normativas y convenios; b) entrevistas a personas funcionarias distribuidas en 30 instituciones tales como ministerios, gobiernos locales, organizaciones de la sociedad civil, cámaras, empresas de transporte, cooperación internacional, y c) una encuesta electrónica a 300 personas usuarias de los diferentes sistemas de transporte de la GAM.

Principales hallazgos

- La gobernanza del sector sigue siendo de carácter masculino y la participación de mujeres en cargos de toma de decisiones y operativos es escasa o nula en los subsectores.
- El número de experiencias en capacitación y sensibilización en enfoque de género es endeble; estas denotan una dinámica desarticulada y dependiente de iniciativas y voluntades particulares.
- Existe una incipiente desagregación de datos por género.
- Ausencia de tecnología para procesamiento y análisis datos, así como para el diseño y

planificación de la movilidad sensible al género.

- Hay un esfuerzo por la transversalización de género en la agenda de Cambio Climático.
- Existen algunas iniciativas con experiencias sensibles al género, pero se desarrollan de forma aislada.
- Se requiere de un esfuerzo de articulación en el sector para coordinar acciones hacia la inclusión y de género y otras condiciones de vulnerabilidad.
- Los patrones de movilidad de las mujeres, caracterizados por dinámica multimodal y que combina razones laborales y de cuidado de personas, tienen poca respuesta en la oferta de transporte público colectivo en cuanto a horarios, flexibilidad de rutas y condiciones de espacio y seguridad dentro y fuera de las unidades vehiculares.
- El principal medio de transporte utilizado por las mujeres es el autobús.
- La población masculina más joven mostró mayor sensibilidad al reconocimiento de las diferencias por género en la movilidad urbana.
- La inseguridad en paradas y trayectos es el principal riesgo para la movilidad en espacios públicos según las personas consultadas.
- Según las personas usuarias del transporte público, las mejoras deben orientarse a la capacitación a choferes en servicio y buen trato, mecanismos de prevención, denuncia y atención del acoso, así como más espacio para viajar.

Algunos datos del sector

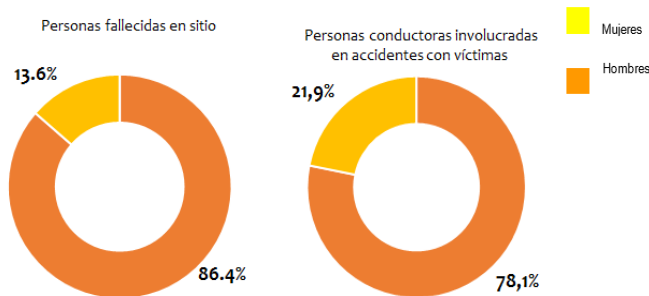
- Se ha presentado un elevado uso de la plataforma UBER, por parte de mujeres.
- Medios no motorizados como la bicicleta tienen poco uso y muestra una brecha de género importante debido a que

solamente un 6% de mujeres la utilizan frente a un 15.6% de hombres de las personas encuestadas por este estudio.

- En transporte público modalidad autobús dispone de 8000 choferes: 10 son mujeres. *(dato Canatrans)*

En transporte de carga no existe participación de mujeres en cargos de gobernanza u operativos, escasamente participan en funciones administrativas de la cámara.

Datos desagregados



Fuente: Cosevi y CTP, 2018

| Tópico | Mujeres | Hombres |
|---|---------|---------|
| Concesiones de servicio de autobús ¹ | 9.9% | 40.1% |
| Concesiones taxi aeropuerto | 6.7% | 93.3% |
| Concesiones taxi "rojo" | 12.4% | 87.6% |
| Ocupación como policía de tránsito | 6.2% | 93.8% |

[1] El 50% de las concesiones de autobús están otorgadas a personas jurídicas, por lo que el dato del sexo no aplica en estos casos.

Iniciativas sensibles al género

| | |
|---|---|
| Investigaciones y estudios | 8 |
| Contra Acoso: Campañas y acciones | 6 |
| Movilidad y empoderamiento | 3 |
| Liderazgo de las mujeres en el sector | 3 |
| Formación Técnica/Capacitación y oportunidades económicas | 2 |
| Transversalización de género en políticas y programas | 2 |

Fuente: Elaboración propia, 2018

Recomendaciones y Plan de Acción

Para el abordaje transversal sensible al género en el sector transporte se proponen los siguientes cinco ejes estratégicos:



Gobernanza, Políticas y Normativas

- Transversalización y proyectos
- Política Pública de Género, Política de Movilidad y de estímulo del TP sensible al género

Fortalecimiento de Capacidades y oportunidades para la equidad

- Capacitación y sensibilización de género
- Paridad en los puestos de toma de decisión
- Formación y espacios para el liderazgo de las mujeres
- Capacitación técnica para operación y planificación del transporte y tecnologías baja en emisiones

Gestión del conocimiento

- Repositorio para datos y herramientas tecnológicas.
- Desagregación de datos e investigación para la mejora de servicios sensibles al género.

Infraestructura inclusiva y patrones de movilidad para la acción climática

- Mejoramiento de la infraestructura asociada (resguardo, iluminación, accesibilidad).
- Infraestructura y facilidades para el uso de movilidad no motorizada y movilidad compartida.
- Carriles exclusivos que mejoren los tiempos de traslado en el transporte público.
- Información y tecnologías disponibles sobre servicios de transporte en tiempo real.
- Mejoramiento del servicio, de las unidades y proximidad (amabilidad del servicio, más espacio y más mujeres operarias y tomando decisiones).

Movilidad Libre de Violencia

- Implementación de Protocolos de prevención, denuncia y atención para las mujeres y poblaciones vulnerables
- Monitoreo de unidades y de paradas
- Articulación institucional para el trabajo coordinado.
- Campañas de sensibilización sobre el acoso en el transporte público
- Campañas de pacificación de la cultura vial
- Mecanismo de “botón de pánico” para la intervención en caso de acoso y violencia.
- Señalética inclusiva e información disponible sensible al género

Conclusiones

1. Para abordar una movilidad o sistemas de transportes sensibles al género es fundamental incluir la agenda de género en el sector.
2. Es perentorio generar condiciones y oportunidades para la participación de mujeres en la gobernanza, operación y administración del sector.

3. Apostar por la paridad de género contribuiría a que el proceso de modernización en que se encuentra el sector transporte tenga transversalizado el enfoque de género.
4. La sensibilización y capacitación para todas las instituciones y organizaciones del sector, en todos los niveles, resulta indispensable en los procesos de igualdad y equidad que se gesten.
5. Esto podría decantar en una mayor escucha e incorporación de las demandas y necesidades de las mujeres en el servicio que se brinda para la movilidad y el transporte del país.
6. Se debe trabajar en la recolección de datos y la investigación para integrar la información y que no esté disgregada en las distintas instituciones.
7. El uso de la tecnología permitiría acercar a las personas usuarias, sobre todo mujeres, en la prevención, denuncia y atención de situaciones de acoso y violencias de distinto tipo en el sector. Esto puede generar más oportunidades de mejora en el uso de los sistemas de transporte público y asociarlo a factores de mitigación y reducción de emisiones.
8. Se debe acercar a las mujeres al uso de medios de transporte de movilidad activa y medios con tecnologías bajas en emisiones brindándole las facilidades en infraestructura, acceso, seguridad y rentabilidad y generar más alternativas de bajas emisiones sensibles al género.
9. Los patrones de movilidad son distintos para mujeres y hombres esto obliga a repensar el diseño de los sistemas de transporte y la infraestructura asociada.
10. Es necesario el trabajo articulado a nivel institucional con una adecuada coordinación que permita potenciar todas estas acciones en beneficio del país.

1. Introducción

El proyecto denominado Mitigación de Emisiones en el Sector Transporte (MiTransporte) tiene como objetivo apoyar al Gobierno de Costa Rica en la implementación de medidas de reducción de la emisión de gases de efecto invernadero (GEI) en el sector transporte. En ese contexto, bajo la premisa de que investigar el sector transporte desde el enfoque de género representa un paso adelante hacia la construcción de posibles soluciones para equilibrar la relación históricamente desigual en la gobernanza y uso del espacio público -y del transporte como parte de este-, se desarrolla la investigación “Análisis de género del sector transporte en Costa Rica”, donde se estudian las condiciones de acceso y uso del sistema de transporte en la Gran Área Metropolitana (GAM) considerando necesidades y patrones de movilidad según género.

Al respecto, cabe destacar que si bien Costa Rica se adhiere a la Convención para la Eliminación de toda las formas de Discriminación contra la Mujeres (CEDAW) como un instrumento de apoyo a las instituciones responsables de la protección de los derechos humanos de las mujeres desde 1985, y que ostenta una Política Nacional para la Igualdad Efectiva entre Mujeres y Hombres desde el año 2007, es hasta la actualización de la Política Nacional para la Igualdad Efectiva entre Mujeres y Hombres (PIEG) en el año 2018 cuando puntualiza sobre la necesidad de ahondar en acciones con respecto al sector transporte.

En esa línea, el estudio profundiza en el análisis de la institucionalidad pública, privada y civil asociadas al sector transporte, en procura de poner en perspectiva la manera en que se concibe el enfoque de género en su quehacer, así como la forma en que este enfoque ha permeado al sector. Esto se logra a partir de entrevistas a representantes claves del área de transporte, gobiernos locales, cámaras de transporte, organizaciones de la sociedad civil y de cooperación internacional. Por otro lado, el estudio desarrolló una recopilación documental a nivel nacional e internacional incluyendo políticas, normativas, programas y experiencias que aportan información crucial para comprender el complejo entramado que subyace a la temática de transporte en el país. Asimismo, el estudio realizó una encuesta electrónica en la cual participaron 300 personas usuarias de diversas formas de transporte, obteniendo información que refleja características, vivencias, percepciones y opiniones, acerca de los servicios con los cuales se movilizan en la GAM, diferenciadas por género.

En correspondencia con los resultados obtenidos, el estudio ofrece pautas para la acción con propuestas que atienden la agenda país en cuanto a la modernización del transporte y la inclusión y transversalización de género para la descarbonización y la acción climática del sector, tomando en cuenta para ello las experiencias y desafíos que afrontan las personas usuarias y particularmente, los aportes de mujeres líderes que han incidido en la ruptura de barreras de acceso a espacios públicos y de gobernanza.

2. Metodología

TIPO DE ESTUDIO

Dadas las características y plazos del estudio, se realizó con un diseño mixto de tipo exploratorio concurrente de nido, esto quiere decir que se estudia diferentes grupos o niveles para obtener una perspectiva más amplia. En este tipo de estudio, simultáneamente, se recogen datos cuantitativos y cualitativos, y su análisis se realiza de forma integrada (Pereira, 2011, p.6).

Según Hernández, Fernández y Baptista (2006) “el enfoque mixto es un proceso que recolecta, analiza y vincula datos cuantitativos y cualitativos en un mismo estudio o una serie de investigaciones para responder a un planteamiento del problema (...) Se usan métodos de los enfoques cuantitativo y cualitativo y pueden involucrar la conversión de datos cuantitativos en cualitativos y viceversa” (p.755), con lo cual se obtienen los beneficios de cada enfoque.

DISEÑO METODOLÓGICO

El diseño incorpora tres momentos principales:

Momento I. Preparación de instrumentos según tópicos del estudio y selección de participantes

Se realizó un proceso de consulta preliminar con personas expertas, así como un recorrido documental base, para delimitar los tópicos sobre los cuales recoger y organizar la información necesaria para el estudio. Posteriormente, se procedió con el diseño y validación del instrumental por utilizar, así como con la definición de las fuentes de información y las poblaciones participantes del estudio.

El instrumental utilizado consta de: a) una guía de análisis documental, b) una guía de entrevista semiestructurada y c) una encuesta de autoaplicación en línea. Los dos últimos instrumentos fueron validados por el equipo GIZ; asimismo, la encuesta tuvo un proceso de pruebas con personas participantes voluntarias que la respondieron en línea. A partir de sus observaciones, el equipo investigador depuró el instrumento.

La encuesta en línea posee un nivel de confianza de 95% y un margen de error de 5,7%. Se aplicó por medio de una plataforma en línea, con servidores para el registro de la información. La plataforma dispone de certificados y encriptados para garantizar la seguridad de la información. El tiempo de aplicación es de aproximados 15 minutos.

Las características principales de las personas participantes se describen a continuación¹:

- *Entrevista semiestructurada*: jerarcas y representantes con poder de decisión en instituciones u organizaciones públicas, autónomas, académicas, privadas, de sociedad civil o de cooperación vinculadas con el sector transporte. En algunos casos participaron personas que, pese a no representar instancias de toma de decisión, sí disponen de información y experiencias clave en transporte o en género. La selección del número y características de las personas participantes de la entrevista se realizó bajo el criterio de expertos.
- *Encuesta en línea*: 300 personas de distintos cantones del GAM, usuarias de uno o varios sistemas de transporte, con edades entre los 16 a 65 años, con diversos niveles de ingresos.

¹ El detalle de la información correspondiente a las personas participantes según tipo de instrumento se ubica en la sección de anexos sobre Informe de la encuesta electrónica.

Momento II. Recopilación y análisis de información cuantitativa y cualitativa

El análisis de datos cuantitativos contempló una descripción de frecuencias, según los tópicos definidos para el estudio.

El análisis cualitativo consistió en “un proceso mediante el cual se organiza la información recogida por las personas investigadoras para establecer relaciones, interpretar, extraer significados y conclusiones” (Spradley, 1980, p.70, citado por Rodríguez, Lorenzo y Herrera, 2005, p.135).

En virtud de ello, se procedió con la reducción de datos mediante el uso de análisis de contenido, con la consecuente categorización y codificación de la información, en correspondencia con las categorías y subcategorías de análisis definidas para el estudio, y en estricta observancia de los “requisitos de exclusividad, exhaustividad y único principio clasificatorio” (Rodríguez et al, 2005, p.144) con que se debe abordar información de naturaleza cualitativa. Siguiendo a Gurdíán-Fernández, el estudio realizó una triangulación de métodos y técnicas en procura de “determinar ciertas intersecciones o coincidencias a partir de diferentes apreciaciones y fuentes informativas o varios puntos de vista del mismo fenómeno” (2007, p. 242).

El análisis de información se basa en los niveles definidos por la Agencia de Cooperación Alemana (GIZ por sus siglas en alemán) y Green Climate Fund (GCF), que incluye el contexto del sector transporte desde la perspectiva de género. El nivel macro analiza las políticas existentes, convenios internacionales relevantes; aborda lo correspondiente a la revisión conceptual y documental. En el nivel meso analiza el quehacer de las instituciones y todos los actores que intervienen en el sector, mientras que en el nivel micro se analiza la población beneficiaria desde sus características socio económicas, socio-demográficas, así como los diversos aspectos de las dimensiones que componen lo privado y lo público. Estos niveles están transversalizados por las normas sociales: estereotipos y roles tradicionales.

Momento III. Formulación de recomendaciones, un plan de acción y sus respectivos indicadores para la incorporación y transversalización de la perspectiva de género en el sector transporte.

El plan de acción se formuló con base en los hallazgos del estudio y constituye una ruta con la cual se abordarán los temas estratégicos a partir de actividades, indicadores, y actores claves.

El plan está diseñado para que el proyecto Mi Transporte aplique la perspectiva de género en sus actividades a lo largo del proyecto, con las cuales se promueva la igualdad de género y se reduzcan disparidades en la acción climática. Además, incluye propuestas de acciones colaterales para impulsar que el sector de transporte opere con perspectiva de género en la GAM.

3. Aspectos del sector transporte relacionados con el género

Este apartado se divide en dos secciones. La primera ofrece los referentes básicos con los cuales el estudio analiza la información para las dimensiones de transporte y género, y la segunda expone los hallazgos de la revisión documental comprendida en el estudio.

Para poner en contexto la relevancia de articular transporte y género cabe señalar, tal como lo expone la CEPAL (2017) que “la relación entre género y transporte no es un tema nuevo, ni emergente, por lo que cuenta con una literatura académica establecida, así como con un amplio reconocimiento general de la necesidad de una mayor atención” (p.10) en el sector y en la agenda de desarrollo sostenible. De tal modo que resulta preciso desplegar abordajes con la capacidad de atender las distintas dimensiones que intervienen en la temática, a saber: lo político, lo sociocultural y lo material, en un contexto que exige la atención efectiva de los desafíos generados por el cambio climático.

Tal y como indican Jaimurzina, Muñoz & Pérez (2017) -en lo cual coinciden con la CEPAL (2017)-, la relación entre género y transporte resulta crucial para atender los retos del desarrollo sostenible, pues se trata de una temática en la cual se refuerzan las desigualdades sociales, económicas y de género en América Latina. “En particular, el Objetivo 5 sobre la Igualdad de Género de la Agenda de Desarrollo Sostenible 2030 no se podrá lograr sin una transformación de los servicios de transporte que, actualmente, en los países de la región reproducen las desigualdades económicas, sociales y de género que la caracterizan” (p.8).

A continuación, se desarrollan de modo sintético las nociones fundamentales con que se orienta el estudio, en primera instancia se desarrollan los correspondientes al componente género y posteriormente se presentan los relativos a la temática de transporte.

3.1 Referentes conceptuales de género y transporte

El análisis de género del sector transporte requiere tener como punto de partida la definición de conceptos básicos puestos en común, a fin de facilitar el abordaje y la comprensión general del análisis y las propuestas que de éste se derivan.

La siguiente tabla esboza las principales definiciones del campo de género y del sector transporte que serán utilizadas a lo largo del documento.

Tabla 1 Conceptos básicos de género y transporte

| En género | |
|---------------------------|---|
| Género | <p>Concepto relacional que se refiere a identidades, roles y relaciones entre hombres y mujeres tal como se han instituido socialmente; a diferencia del concepto de sexo –características biológicas: fisiológicas, genéticas, hormonales- de hombres y mujeres, el género es multidimensional y se ve influenciado por el contexto en relación con las ideas sobre el comportamiento, las expectativas y las responsabilidades sociales y económicas que se vinculan con mujeres y hombres y que determinan las relaciones de poder, los patrones del poder de decisión, la exclusión e inclusión social, así como las normas que sirven de sustento a las desigualdades sociales, económicas y políticas (GIZ, 2013, p. 2).</p> <p>En síntesis, “el género define la forma cómo se espera que actúen, vistan y se comporten hombres y mujeres; esto incluye los patrones de viaje y el comportamiento de los desplazamientos que realizan” (GTZ, 2007, p.1).</p> |
| Igualdad de género | <p>Se basa en el concepto de que todas las personas son libres de desarrollar sus habilidades personales y tomar decisiones sin verse restringidas por estereotipos, prejuicios y roles de género preestablecidos. También significa que las distintas conductas, aspiraciones y necesidades de hombres y mujeres deben considerarse, valorarse y apoyarse en igual forma. La igualdad de género se mide en términos de la igualdad de oportunidades (GIZ, 2013, p. 2).</p> |
| Equidad de género | <p>Permite comprender cómo los roles, las identidades y las relaciones de género afectan ciertos aspectos de la vida de mujeres y hombres. Reconoce que mujeres y hombres tienen necesidades, poderes, preferencias e intereses específicos que deben identificarse y tomarse en cuenta, y por lo tanto se enfoca en lograr la ‘equivalencia en resultados de vida’ (GIZ, 2013, p. 2).</p> |
| Brecha de género | <p>Existencia de desigualdades entre hombres y mujeres, que crean diferencias en materia de acceso a las oportunidades y beneficios que les permitirían garantizar su bienestar y un desarrollo pleno como seres humanos (Cepal, 2016, p. 19). Afecta las demás brechas y a sus determinantes (pobreza, infraestructura, etaria, entre otras).</p> <p>Como enfoque constituye una alternativa y un complemento al criterio del ingreso per cápita respecto de la asignación de los flujos de ayuda oficial para el desarrollo económico y social. Es especialmente importante para los países de América Latina y el Caribe, pues el uso del criterio de ingreso per cápita implica que los países de renta media (la mayoría en la región, incluida Costa Rica) han perdido participación en los flujos de asistencia oficial para el desarrollo (AOD) y están quedando excluidos paulatinamente de su esfera de acción.</p> |
| Interseccionalidad | <p>Herramienta para el análisis y la elaboración de políticas, que aborda múltiples discriminaciones y ayuda a entender la manera en que conjuntos diferentes de identidades influyen sobre el acceso que se pueda tener a derechos y oportunidades (Awid, 2004, p.1). Por ejemplo, explica la existencia de condiciones diferenciadas que afectan el género, la edad, orientación sexual, etnia, entre otras situaciones determinantes en la vida de las personas.</p> |

| | |
|-------------------------------------|---|
| Transversalización de género | <p>Estrategia para integrar las necesidades y situaciones de hombres y mujeres desde su dimensión integral - política, económica y social-, de manera que todas las personas se beneficien igualmente y las desigualdades no se mantengan. Se considera como una responsabilidad de todas las personas que trabajan en una institución. Se trabaja desde diversos ámbitos, tales como las acciones programáticas, gestión, recursos humanos, capacitación y comunicaciones. Se trata incluir el análisis y perspectiva de género desde el diseño, implementación y evaluación de proyectos, programas y políticas, pero también permitirá que la organización o institución en sí misma, así como el ambiente de trabajo sean sensibles al tema y garanticen la igualdad de oportunidades a cada una de las personas que la integran” (PNUD, 2006, p.5)</p> |
| Acciones afirmativas | <p>Desarrollo de medidas para crear vías de acceso para la mujer y superar su representación insuficiente en ámbitos concretos, redistribuir los recursos y el poder en determinadas áreas y poner en marcha cambios institucionales para acabar con la discriminación pasada o presente y acelerar el logro de la igualdad de facto, según la CEDAW.</p> |
| Diversidad sexual | <p>Enfoque relativo a la identidad de género y la orientación sexual como otra categoría específica que puede determinar otra condición más de discriminación. Considera grupos de la diversidad sexual, lesbianas, gays, bisexuales, transgénero, transexuales, travesti e intersexuales (LGBTTTI) (GIZ, 2015, p. 7). Se derivan distintos tipos de violencias por el hecho de pertenecer a una u otra orientación sexual y al sexo vinculado a esta orientación.</p> |
| En transporte | |
| Movilidad | <p>Toma en cuenta el desarrollo digno de las personas a moverse apelando a otros derechos como el de la ciudad, la salud, el trabajo, la educación, la participación social y política en las comunidades y centros urbanos. Desde el PIMUS (2017) el concepto de movilidad ha ido dejando atrás las concepciones más clásicas de transporte. El término de movilidad incluye tomar en cuenta las necesidades de las personas de realizar desplazamientos como el confort, sustentabilidad y la distribución de los usos del suelo. Se considera como un concepto más amplio que la unión entre dos puntos, pues se refiere al sistema de organización social que toma en cuenta el entorno físico, necesidades, actividades y modos de vida, permitir el acceso a bienes, servicios y oportunidades, lo que contribuye a una mejor calidad de vida.</p> |
| Accesibilidad | <p>Pone énfasis en el derecho de las personas a la igualdad de oportunidades en el espacio público. Según ONUHABITAT, en su Informe Mundial sobre Asentamientos Humanos (2013), la adecuada concepción y construcción del espacio urbano toma en cuenta la optimización de la densidad urbana, el fomento de pertenencia al lugar; la movilidad basada en accesibilidad es un concepto clave que invita a tomar en cuenta la diversidad de necesidades por razones de género.</p> |
| Modos de Transporte | <p>Corresponden a todas las formas en que las personas se movilizan. Se clasifican en públicos-colectivos y privados. También en modos de transporte motorizados y no motorizados. En los no motorizados se deben contemplar los desplazamientos activos en las modalidades de caminata y bicicleta.</p> |

| | |
|--|--|
| Intermodalidad | <p>Se trata de la integración para la conexión entre los distintos medios de transporte que facilitaría el uso de medios más eficientes y colectivos para las personas para optimizar rutas y destinos más fluidos. Busca disminuir el uso de vehículos privados y estimula el transporte público y el transporte no motorizado.</p> |
| Mitigación y adaptación al cambio climático | <p>El sector transporte es la principal fuente de emisiones de CO2 provocadas por el consumo de combustibles fósiles. Las principales medidas de mitigación del sector corresponden a la eficiencia del transporte público, desincentivar el uso del transporte privado, estímulo de modalidades de transporte activo y uso de tecnología de transporte baja en emisiones. En cuanto a adaptación al cambio climático, el sector transporte debe considerar las condiciones en que las ciudades y comunidades gestionan los riesgos asociados a la variabilidad climática, lo cual plantea desafíos en los medios de transporte y las redes viales existentes y en el diseño y planificación de los sistemas a futuro.</p> |

Para efectos de esta investigación se toma en cuenta con prioridad los medios de transporte utilizados por las personas para moverse, a nivel de GAM. Se tiende a tomar en cuenta los modos motorizados, como el vehículo privado. A nivel global se está dando una redistribución del reparto modal de desplazamientos, es decir países en desarrollo son en buena parte responsables del aumento de la motorización del transporte.

Se debe tomar en cuenta tanto los modos privados, el transporte público y transporte no motorizado, así como modos de desplazamiento activo (caminando y en bicicleta), que son parte de la diversidad de medios que utilizan las personas en el país. También se incluye los modos de transporte de logística y carga que representan un sector con el que se comparten los corredores viales y en muchas ocasiones el espacio público. Adicional a esto se debe de considerar este modo de transporte como una de las áreas que también ha limitado e incluso anulado la participación de las mujeres, tanto como en el campo de la toma de decisiones, así como en las operaciones.

El resultado de la motorización global ha sido un incremento del uso de energía y de las emisiones de CO2 en todo el mundo. (ONUHABITAT, 2013, p.3). Existe una relación directa entre ordenamiento territorial y la planificación del transporte porque esto ha generado un aumento y fragmentación de las opciones o posibles soluciones para un sistema de funcionamiento más eficiente para las personas.

Los patrones de consumo y las diferentes formas de desarrollo social están destruyendo el equilibrio del planeta. El consumo energético global del país reporta que el 70% proviene de combustibles fósiles. La utilización intensiva de petróleo es en su mayoría responsabilidad del sector transporte (78%). Este último genera el 70,5% de las emisiones de gases de efecto invernadero de Costa Rica. (PIMUS, 2017, p. 52).

Si bien el de consumo y emisión de gases del país no representa una porción significativa de la huella a nivel mundial, lo cierto es que para las metas nacionales se deben de realizar acciones de mitigación que permitan una mejor calidad de vida y un menor despilfarro de recursos causados por la congestión, la falta de planificación y la falta de equidad en el espacio. Se estima que solo en recursos comprometidos por el tema de la congestión a nivel mundial representa entre el 3 y el 6% del PIB (ONUHABITAT, 2013, p. 4). Así mismo se deben de establecer medidas de adaptación que permitan resguardar a las comunidades y personas de eventuales siniestros (derrumbes, inundaciones) que podrían afectar vías de acceso, corredores viales, infraestructura y espacios públicos.

3.2 Resultados de revisión documental

Esta sección ofrece los resultados de la revisión documental sobre la perspectiva de género en el sector transporte en el contexto nacional e internacional, con algún énfasis en datos de la región y de Costa Rica. Pone en evidencia que los retos en género y transporte en Costa Rica no son muy distintos a los que han enfrentado en otras latitudes, lo cual ofrece la clara oportunidad de aprovechar experiencias y lecciones aprendidas de otros territorios, siempre que se consideren para ello las condiciones contextuales del país.

El recorrido inicia exponiendo la importancia de comprender los patrones de movilidad según género en este tipo de estudios, y cómo el rol de cuidado tradicionalmente asignado a las mujeres impacta de lleno en dichos patrones. Posteriormente, se ofrecen elementos para considerar la relevancia de comprender que el transporte hace parte del espacio público y que, en este, las condiciones de seguridad resultan fundamentales. Finalmente, se aportan hallazgos en cuanto a la intermodalidad como parte de los modos de transporte urbano, y una serie de retos identificados en la revisión documental.

Patrones de movilidad

Jirón & Zunino (2017) analizan la experiencia de movilidad en la región latinoamericana y cómo la perspectiva de género, además de desvelar la práctica social que la subyace, permite reconocer que se trata de una relación social y por ende política “en tanto expresa, permite, produce o contesta relaciones de poder” (p.2), haciendo énfasis en las necesidades diferenciadas entre hombres y mujeres. El aporte de estas autoras es también un llamado a considerar en el análisis el entramado sociopolítico para la toma de decisiones como parte de la dinámica que subyace a lo que ocurre en los procesos de movilización de hombres y mujeres en determinado espacio de convivencia, y de cómo la participación de mujeres en instancias de gobernanza en el sector es escasa (CEPAL, 2017).

Las diferencias aludidas por Jirón & Zunino en cuanto a movilidad según género han sido señaladas también en la *Guía para la Integración de la Perspectiva de Género en los Sistemas de Transporte Urbano que Optimizan la Movilidad*, del BID (2013). En ese documento se expone que “los hombres tienden a hacer pocos viajes más largos en trayectos simples, sin llevar cargas ni ser víctimas de agresiones y valoran sobre todo el llegar pronto a su destino.

En cambio, las mujeres hacen más viajes cortos y complicados (p.5). Este patrón de viajes encadenados se repite una y otra vez en los distintos estudios sobre transporte y género.

En ese sentido, Mena & Soler (2014) realizaron un estudio sobre movilidad de hombres y mujeres en Valencia, España, para conocer las diferencias en cuanto al modo, los motivos y la duración de desplazamiento, encontrando que “la mayor movilidad de las mujeres es causada principalmente por la cadena de tareas que deben desarrollar cotidianamente debido a su doble jornada”, es decir, para atender requerimientos laborales y de los roles de cuidado socialmente asignados (p.7). En cuanto al medio de desplazamiento, se encontró que las mujeres hacen más de la mitad de sus viajes a pie, seguido del vehículo privado y el autobús como medios de transporte más utilizados.

Las dimensiones de género permiten comprender esta dinámica, puesto que detrás de que “las distancias en los desplazamientos de las mujeres son más cortas, y por ello, más fácilmente realizables a pie o en transporte público” (p.8) existen razones relacionadas con diligencias atribuibles al rol doméstico o de cuidado, a diferencia de los hombres, que usan en mayor medida el vehículo privado, seguido del desplazamiento a pie y el transporte público, teniendo como principal motivo de traslado el trabajo.

También CEPAL (2017) refiere a que las mujeres muestran patrones de desplazamiento “en zigzag, es decir, no solo de la casa al trabajo, como lo hacen los hombres, sino de múltiples traslados adicionales para cumplir con sus tareas adicionales no remuneradas, con lo que realizan un mayor número de paradas en comparación con los hombres (p.13). Esto concuerda con los hallazgos de Mena & Soler (2014), quienes refieren una tendencia donde las mujeres muestran “diferentes motivos de desplazamiento (casa-trabajo-compras-estudios-acompañamiento), y por otro, un predominio en los hombres de los desplazamientos de tipo pendular (casa-trabajo o casa-estudios)” (p.14).

El BID (2015), en su análisis sobre la relación entre género y transporte, en el cual hace referencia a la perspectiva acerca del tema por parte del Banco Mundial (2011) anota: "hombres y mujeres tienen diferentes roles socio-económicos y responsabilidades, los cuales están asociados con diferentes patrones de uso, acceso y necesidades de transporte" (p.12).

Ante esto, el BID propone incorporar como tópico de análisis en los estudios de movilidad lo que denomina *movilidad del cuidado* como alternativa que permite “tener un mejor entendimiento de los patrones de viajes que hombres y mujeres realizan para que el transporte público responda de mejor manera a las necesidades de género (p.12), puesto que es usual que los sistemas de transporte se diseñen con base en necesidades de trabajo, omitiendo requerimientos asociados con roles atribuidos a las mujeres y que han sido invisibilizados, como es el caso del rol de cuidado.

Ese mismo texto, el BID (2015) presenta el caso de *Transport for London* (TfL) –responsable del transporte en esa ciudad- cuyo estudio sobre patrones de viaje de mujeres le permitió evidenciar que principalmente la responsabilidad de atender las actividades de hijos e hijas recae sobre “las madres y que éste es el factor que más altera los patrones y barreras de viaje entre hombres y mujeres” (p.14). Dicha responsabilidad, a su vez, incide en la preferencia por el transporte privado, puesto que ofrece la “facilidad de realizar viajes complejos” (p.14). Otros hallazgos del estudio fueron:

- *Tener un hijo o hija en el colegio hace que el número de viajes de una mujer aumente un 23%.*
- *Las mujeres llevan a sus hijos o hijas al colegio con 3 veces más frecuencia que los hombres.*
- *Mujeres con hijos o hijas menores de 5 años tienen 87% menor probabilidad de conducir que un hombre.*
- *Las mujeres tienen 25% mayor probabilidad de efectuar paradas en sus viajes (colegio, supermercado, entre otros).*
- *Los trenes y metros son medios de transporte mayoritariamente utilizados por mujeres que no son madres.*
- *Las mujeres realizan en promedio más viajes que los hombres, principalmente caminando y en bus. Estos viajes son, sin embargo, más cortos que aquellos que hacen los hombres.*
- *El 25% de los viajes de las mujeres se realizan en bus.*

En cuanto al contexto en América Latina, el BID (2015) destaca que, en el caso de Buenos Aires, Argentina, “cuando la familia decide tener hijos la carga de viaje es asumida por la mujer en el hogar, pasando de 1,57 viajes diarios a 1,78. Mientras los viajes de los hombres permanecen constantes en 1,73 con o sin hijos” (p. 16). La diferencia por género también se evidencia en Santiago de Chile, donde “los viajes para compras, salud y/o recoger a alguien representan casi la mitad de los viajes realizados por mujeres, mientras que solo la quinta parte de los traslados de los hombres. Los viajes al trabajo representan más del 35% de los viajes masculinos, y sólo 15% de los femeninos” (p.16).

La complejidad resulta un denominador común en los distintos estudios cuando se describen los patrones de movilidad de las mujeres. Tal condición se asocia en todos los casos con el desempeño de roles asignados socialmente y que las mujeres atienden además de sus actividades laborales. Dice la CEPAL (2017), citando a Galiani & Jaitman (2016) y a Rozas & Salazar (2015) que “estudios efectuados y las encuestas de movilidad urbana confirman que las mujeres realizan, en términos proporcionales, una mayor cantidad de viajes relacionados con las tareas del hogar y el transporte de niños” (p.13) y niñas.

A su vez, dichos patrones permiten deducir que, además de diferencias en cuanto a horario, rutas y frecuencia, las motivaciones de sus viajes limitan la posibilidad de que las mujeres accedan a otro tipo de transporte de bajo costo como son la bicicleta o la motocicleta, pues son medios no aptos para traslados con varias personas acompañantes. Como señala la CEPAL (2017), esta situación no es propia de América Latina, puesto que “las diferencias de movilidad por género se observan también en los países desarrollados” (p.13).

Al mismo tiempo, conviene considerar en el análisis la forma en que el transporte privado permite a las mujeres resolver parte de sus requerimientos de movilización. Al respecto, la CEPAL (2017) expone que “en los países que han experimentado un rápido crecimiento económico en las últimas décadas, como son la República Popular China, la India o Brasil, entre otros, existe una clase emergente y en rápida expansión en donde las mujeres de clase media se han convertido en dueñas y conductoras de automóviles por primera vez” (p.14). Dato que amerita atención en materia de medidas de mitigación ante el cambio climático.

Pese a la advertencia que hace la CEPAL (2015) en cuanto a que “la ausencia de registro de personas usuarias correspondientes a los diversos grupos etarios divididos por sexo (...) dificulta obtener una mayor precisión sobre la cantidad de mujeres jóvenes y adultas jóvenes que se moviliza diariamente en el transporte público” (p.32), estudios como el de Mena & Soler (2014) alertan en cuanto al tema de la edad y los patrones de movilidad, encontrando que “a partir de los 50 años, el porcentaje de desplazamientos en vehículo privado disminuye entre las mujeres y aumenta el uso del transporte público, lo que se explica por la disminución de la tasa de ocupación general de las mujeres” (p.10).

Los patrones de movilidad en Costa Rica, según datos de la Encuesta de Movilidad Domiciliaria aplicada a 1800 personas mayores de 12 años durante el último trimestre de 2016, en el marco del Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible (PIMUS), en comparación con los hombres, muestran que ellas:

- *Las mujeres generan más viajes que los hombres, 1.207 mil viajes (51,4%) y 1.140 mil viajes (48,6%) respectivamente.*
- *Realizan más viajes en autobús, 36% contra 27% de hombres.*
- *Los automóviles son utilizados mayoritariamente por hombres, 20% de los viajes de las mujeres son generados en auto y en los hombres asciende a 34%.*
- *Hacen más viajes caminando, 60% de los viajes en modos activos son generados por las mujeres. Algo similar ocurre con la generación de viajes activos según el nivel socio económico de las personas.*
- *Poseen menos licencias de conducir.*
- *Requieren viajar en horarios distintos a los convencionalmente definidos por jornada laboral.*
- *Determinan sus viajes, mayoritariamente, en razón del cuidado de hijas e hijos, asistencia a citas médicas propias o de familiares y atención de los deberes del hogar.*
- *Tienen destinos más dispersos*
- *Recorren distancias más cortas entre un punto y otro, pero varias veces al día.*

Condiciones de espacio y seguridad para la movilidad

Las necesidades diferenciadas por género muestran un desplazamiento donde las mujeres se transportan “en áreas más reducidas con sus hijos/hijas y con bultos, son más vulnerables al acoso sexual y a ser molestadas y su mayor preocupación es la falta de seguridad” (BID, 2013, p.5), de ahí que estudios como los realizados en Londres o en Valencia arrojen que la necesidad de seguridad se configure en una condición para optar por el transporte privado para aquellas mujeres cuya condición socioeconómica así lo permite.

En relación con el espacio, de acuerdo con Tirachini, Hensher & Rose (2013) “una de las variables más influyentes en la calidad de servicio es el nivel de ocupación de vehículos y estaciones, en particular cuando muchas personas se ven forzadas a compartir un espacio limitado, caso en el cual se produce hacinamiento” (p.2). De acuerdo con estos investigadores, se considera hacinamiento cuando la densidad por metro cuadrado es de 5 ó 6 personas, y entre sus principales efectos citan pérdida de tiempo en abordaje y descenso de la unidad, incremento en tiempos de espera por incapacidad de abordar una unidad saturada, mayores niveles de estrés y cansancio, y disposición a pagar más por acceder a mayor comodidad.

Lo anterior amerita una mirada desde la dimensión de género, el BID (2017) en la evaluación realizada al Programa Viajemos Seguras en el Transporte Público en la Ciudad de México, al reflexionar en cuanto a que “la congestión de extraños en los medios de transporte colectivo se percibe como una situación potencial de riesgo en tanto se convierte en un factor de mayor inseguridad para las mujeres, ya que facilita el comportamiento inapropiado y la cercanía excesiva entre personas, lo que puede implicar desde la posibilidad de agresiones físicas hasta diversas manifestaciones de violencia sexual” (p.8).

Conviene también recuperar los hallazgos de un estudio realizado por la Fundación Salvadoreña para el Desarrollo Económico y Social, en El Salvador, acerca de la prevención del crimen en el transporte público y que fue divulgado en 2016. Este arrojó entre sus principales hallazgos que “las paradas de bus a menudo están sobresaturadas. El transporte público es un espacio donde se da una gran cantidad de interacciones sociales, muchas de ellas involucran a extraños. Las paradas de bus congestionadas facilitan la ocurrencia de incidentes en que personas pasajeras se empujan entre sí, muchas veces sin cuidado o agresivamente; al mismo tiempo, proporcionan anonimato para personas infractoras. El hacinamiento es una fuente de inseguridad para las mujeres que son un grupo importante de usuarios del sistema de transporte público” (p.4).

La inseguridad en materia de transporte no se circunscribe a lo que ocurre durante el recorrido a bordo. También debe considerarse las condiciones de los lugares de y para el desplazamiento. Tal y como lo expone United Nations Development Fund for Women (s.f.) “si los espacios públicos están oscuros, abandonados, sucios, con la vegetación descuidada, o si les faltan ciertos elementos como bancos o teléfonos de emergencia, entonces son potencialmente inseguros para todos, y para las mujeres y niñas en particular. Por lo tanto, es más probable que las mujeres y niñas no usen esos espacios donde temen ser víctimas de violencia o lo son” (p.23).

Asimismo, en su trabajo de maestría “Mujeres y espacio urbano: percepciones de miedo al acoso callejero y violencia sexual”, la arquitecta Sofía Hoch, investigó en 2018, en el contexto urbano londinense, que la mayoría de situaciones de acoso y violencias que viven las mujeres en el espacio público están

relacionadas con los espacios más concurridos y de mayor integración, esto incluía terminales y trayectos densos en los que las personas en general pueden sentirse más seguras.

En relación con la seguridad, debe prestarse especial atención al acoso sexual en medios de transporte público. Al respecto, según señalan Jirón & Zunino (2017) “se puede sintetizar que los principales temas de investigación en la Región respecto a género y movilidad urbana se relacionan con: violencia de género y movilidad, incluido el acoso y abuso sexual en medios de transporte público; uso diferenciado del espacio público -en particular en el uso de transporte público- y el caminar o el uso del automóvil; y uso del tiempo e interdependencia” (p.2).

Esas autoras llaman a considerar como desafío prioritario el abordaje de la infraestructura urbana y la noción de rigidez que se le otorga a las posibilidades que existen para su intervención y mejora, y que ellas contradicen. Al respecto, afirman que tales estructuras deben ser flexibles “no sólo porque son un proceso socio-tecnológico que necesita reparación y mantenimiento (Graham y Thrift, 2007) sino porque las relaciones que se establecen entre lo material y social son moldeadas y subvertidas por las necesidades específicas y diferenciadas de hombres y mujeres en la ciudad” (p.5).

Intermodalidad

Estudios como el de Mena & Soler (2014) dan cuenta de la importancia de que la oferta de transporte potencie la intermodalidad -acercamiento de paradas de diferentes líneas y medios de transporte-, así como el incremento de horarios y frecuencia del transporte público considerando no solo motivaciones laborales para su uso.

La Federación Canadiense de Municipalidades y Centro Internacional para el Desarrollo Municipal (2004) aporta otra forma de flexibilidad con perspectiva de género en transporte, correspondiente al servicio denominado “Entre dos paradas” aplicado en Toronto, Canadá, en 1989, y replicado en Quebec en 2004. Consiste en que los autobuses, al anochecer, adicionan una parada en un punto ubicado entre dos paradas oficiales del horario convencional, permitiendo a las mujeres aproximarse a su punto de destino. Este ejemplo muestra además una forma de abordaje más integral pues considera también un tema de seguridad para las usuarias.

Desafíos identificados en la revisión documental

A manera de cierre de esta sección, parece oportuno considerar algunos llamados de atención encontrados en la revisión documental y que resultan cruciales para el análisis posterior.

- “No hay mucha evidencia recolectada sobre las necesidades diferenciadas de viaje por género entre hombres y mujeres, en particular en las zonas urbanas. La planificación del transporte no ha abordado sistemáticamente estas diferencias”. Así lo expone el Banco Mundial (2011) citado por el BID (2015, p.12).
- Asimismo, la Comisión de las Comunidades Europeas (2007) enfatiza en la importancia de comprender que: “para que las políticas de movilidad urbana sean eficaces, deben adoptar un planteamiento lo más integrado posible y combinar las respuestas más ajustadas a cada problema: innovación tecnológica, fomento de transportes limpios, seguros e inteligentes, incentivos económicos y cambios en la legislación” (p.5).
- Resulta fundamental considerar las observaciones de la CEPAL (2017) para proponer nuevos paradigmas: “la movilidad femenina reproduce los fenómenos sociales, como la división de tareas

del hogar, el uso del tiempo, los roles de género y los condicionantes culturales, sociales y religiosos” (pp 12-13).

- Superar el reto que representa el poder generar datos e información “que distinga las realidades de las mujeres y de los hombres” resulta indispensable, pues se trata de “la única forma de estar en la medida de ajustar los programas y las acciones en función de las necesidades de cada una y de cada uno. Analizar los datos obtenidos según el sexo permite, principalmente, evitar interpretaciones equivocadas” (Federación Canadiense de Municipalidades y Centro Internacional para el Desarrollo Municipal, 2004, p. 29).
- En Costa Rica, el Informe Estado de la Nación en Desarrollo Humano Sostenible 2017. Cambio Climático: Impactos y Desafíos para Costa Rica, es claro al referir que “la Contraloría señala que el MOPT y CONAVI no han logrado concebir acciones efectivas y concretas para prevenir, mitigar y adaptar el riesgo por efectos del cambio climático en el sector de la infraestructura de la red vial nacional” (p.6).
- Asimismo, la CEPAL (2017) llama la atención en cuanto a que el Plan Nacional de Desarrollo 2015-2018 “pese a la inclusión del género como uno de los nueve elementos de generación de sinergia, los resultados, indicadores y metas nacionales para los tres objetivos nacionales carecen de una perspectiva de género explícita en su desarrollo y planteamiento” (p.44).
- Género y transporte poseen una complejidad que requiere una comprensión desde la perspectiva de desarrollo sostenible (Jaimurzina, Muñoz & Pérez, 2017). No obstante, también es posible reconocer que se trata de un tema en el cual los retos pendientes son múltiples, particularmente en Costa Rica, donde los estudios y avances son más bien incipientes. Un claro ejemplo de ello se encuentra en la valoración que hace el INAMU (2018) sobre los alcances y rezagos de la Política Nacional de Igualdad y Equidad de Género 2007-2017, donde reconoce que “quedó en el tintero una mayor profundización de estudios de brechas de género vinculadas con cambio climático, agua y transportes” (p.45), y la omisión del tema de género en el Plan Nacional de Transporte y en el Plan Estratégico Sectorial, ambos del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

En ese contexto, es imperioso comprender que las diferencias encontradas en los patrones de movilidad según género y las necesidades derivadas de estos patrones, dan cuenta de la asignación tradicional de roles, y esto debe llamar la atención para que el abordaje de dichas necesidades sea efectivo y que a su vez no se traduzca en una práctica reforzadora de estereotipos patriarcales. Asimismo, es posible señalar a este punto que los procesos de planificación, diseño y gestión sistemas de transporte con perspectiva de género, deben comprender la forma en que la movilidad y las subjetividades interactúan recursivamente, es decir, afectándose mutuamente.

Esta comprensión resulta indispensable si se pretende contribuir asertivamente en la construcción de formas más igualitarias de convivencia en los distintos espacios y medios de desplazamiento de personas. De ahí que estudios como el actual cobran especial importancia en el país, dado su enfoque integral género, transporte y cambio climático como componentes interrelacionados.

4. Situación contextual de la igualdad de género en Costa Rica

4.1 Grupo meta: normas y roles tradicionales de mujeres y hombres

Costa Rica ha experimentado un avance en la agenda de género en distintos niveles: político, legal e institucional. Este avance ha generado cambios positivos de las normas socioculturales convencionales. Sin embargo, se está experimentando, como en otros países de la región, una incursión o recrudescimiento de las agendas más conservadoras, cuya expresión había sido evidente en grupos sociales con menor acceso a recursos y con afectaciones provocadas por brechas en infraestructura, así como de acceso a servicios y a oportunidades, aunadas al abandono sistemático de gobiernos e instituciones estatales.

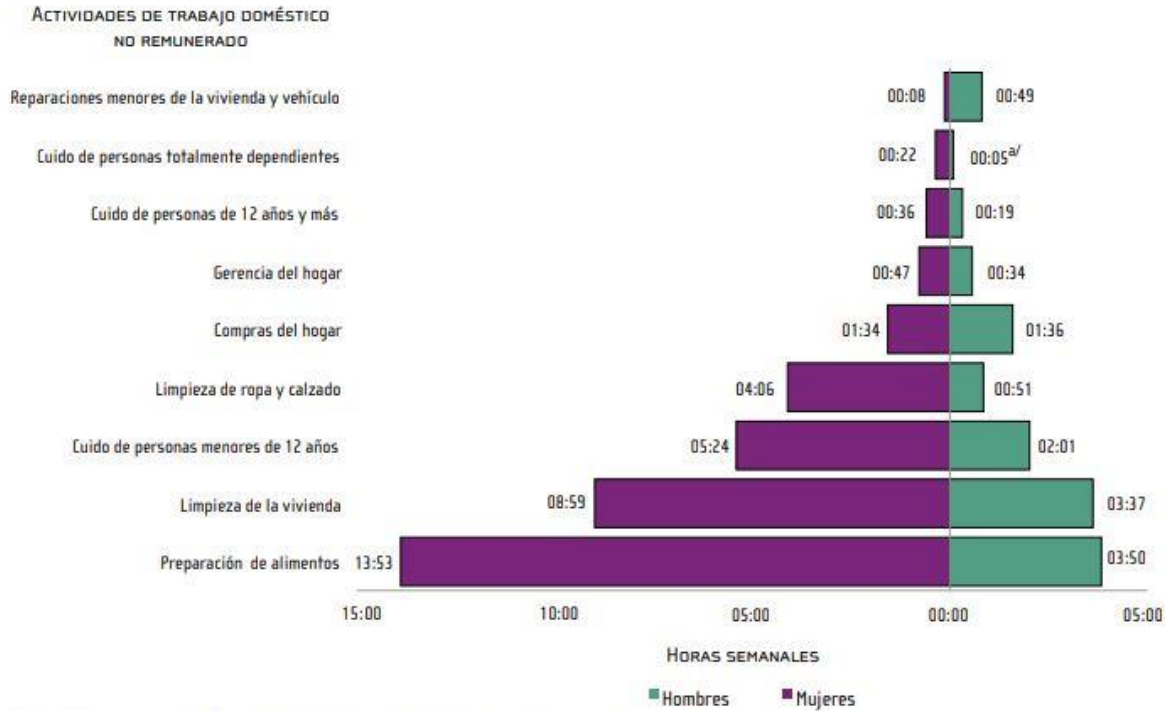
Un país partido en dos, mostró fuertes expresiones de desigualdad en momentos cruciales como fueron el primer proceso de referéndum nacional para decidir sobre la participación de Costa Rica en el Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos en 2007, y el más reciente proceso electoral en 2018, donde las agendas de los derechos de las mujeres y de las poblaciones LGBTIQ estuvieron ocupando los primeros lugares en los debates y discursos con formas de pensamiento que cuestionaban y restringían las conquistas alcanzadas en derechos humanos. A esto se suma la constatación en meses recientes del mismo año, de que la agenda en materia de diversidad y las demandas feministas están ausentes en las prioridades de la política actual.

En este contexto, conviene señalar que lo referido no responde a procesos aislados sino que se trata de fenómenos que regionalmente se han venido experimentando concernientes a la presión que ejercen sectores con ideas más conservadoras que se vinculan a religiones de tendencias fundamentalistas que coinciden con algunos de los grupos más favorecidos económicamente y que tienen peso en el escenario político actual.

Estos eventos dentro de la política nacional exacerban la violencia con respecto a la diversidad sexual, a las mujeres y representan un riesgo para los avances en el terreno del reconocimiento de los derechos, y ponen de manifiesto que el país, pese a los referidos avances en legislación e institucionalidad, existen aún múltiples campos por atender y fortalecer en materia de derechos humanos y enfoque de género.

La división sexual del trabajo ha ido tomando matices nuevos (incremento de la participación de las mujeres en el mundo del trabajo, pero muy escasa participación de los hombres en las labores domésticas y de cuidado), lo que acentúa las asimetrías con respecto a cómo las mujeres asumen en su mayoría las labores de cuidado tanto de hijas e hijos como de personas adultas mayores o personas dependientes en general. Los resultados de la encuesta en línea del presente estudio revelan que el 100% de quienes respondieron afirmativamente ante la pregunta sobre si tienen personas a su cargo, fueron mujeres. Esto guarda correspondencia con los datos de la Encuesta Nacional de Uso del Tiempo publicada en 2018, tal como se demuestra en el siguiente gráfico:

Tiempo social promedio¹ de la población de 12 años y más por sexo, según actividades de trabajo doméstico no remunerado, octubre y noviembre 2017



1/ Promedio de horas semanales dedicadas a determinada actividad por parte de toda la población.

a/ Coeficiente de variación mayor al 20%, lo cual indica que la estimación es poco confiable y, por tanto, se debe utilizar con precaución.

Fuente: INEC, Costa Rica. Encuesta Nacional de Uso del Tiempo, 2017.

Fuente: INEC, Costa Rica. Encuesta Nacional de Uso del Tiempo, 2017.

Nótese en la imagen, que el promedio de horas según actividades es mayor en los hombres que en las mujeres, corresponde a reparaciones menores de la vivienda y vehículo un rol típicamente masculino culturalmente. Otro rubro en el que se refleja una diferencia, aunque menor, es el de compras del hogar, en el que los hombres reportan dos minutos más, esto puede interpretarse como parte del control económico que los hombres continúan teniendo por el manejo del dinero en la casa.

Las diferencias más significativas se pueden observar en preparación de alimentos, limpieza de la vivienda, cuidado de personas menores de 12 años, limpieza de ropa y calzado, gerencia del hogar así como cuidado de otras personas dependientes.

Dentro de las administraciones públicas se encuentra muy extendida la percepción de la neutralidad de la política pública, la cual se basa en el supuesto carácter universalista del impacto de las medidas políticas, que no distingue entre hombres y mujeres ni entre los diversos colectivos de los que forman parte. Esta percepción ignora así la actual división sexual del trabajo que influye tanto en la valoración social de las actividades asignadas a cada sexo como en las expectativas sociales puestas en mujeres y hombres en función también de su clase social y raza, principalmente (Jubeto, 2016, p. 8).

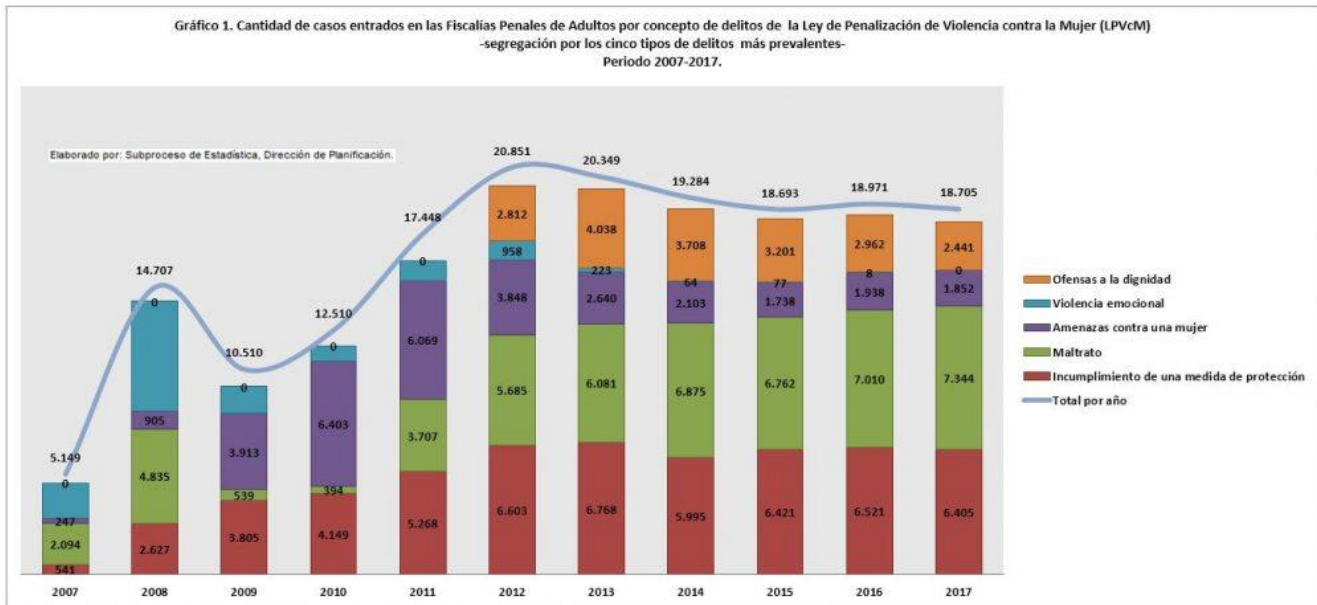
Los datos estadísticos del INEC divulgados en el Sistema Integral de Estadísticas de Género en 2017 constatan que el país sigue lejos de superar algunas de las situaciones de desigualdad y brechas en temas

relacionados con puestos de toma de decisión y de elección popular, así como en el sector laboral de transporte, en cuanto a salarios, en el uso del tiempo y en el cuidado de las personas dependientes².

A pesar de los avances de participación de mujeres en el campo productivo y político, se continúan reproduciendo los estereotipos de que las mujeres están a cargo de las labores domésticas, de cuidado de menores y personas dependientes y que los hombres tienen que cumplir con su rol de proveedor por lo que, en general, es quien asume el trabajo productivo y el acceso a estudios. La anacrónica consigna de “la mujer en la casa y el hombre en la calle” continúa manifestándose en las formas en que ambos géneros se movilizan, así como en las infraestructuras y las unidades de transporte, diseñadas para cuerpos y movimientos más masculinos y que no consideran el acompañamiento en el traslado de niños y niñas, personas adultas mayores, personas con discapacidades.

De ese modo, los espacios para la movilidad de las mujeres se ven limitados en formas que podrían pasar desapercibidas, debido a la invisibilización histórica de las necesidades de este grupo de la población en diversos campos en general, y en materia de transporte en particular. Los datos muestran también una estructura o sistema económico que no reconoce las labores de cuidado o la economía del cuidado de forma remunerada, a pesar de que constituye una importante cantidad de horas en el día a día de la mayoría de las mujeres y algunos hombres.

Asimismo, los números en cuanto a la violencia contra las mujeres en sus diversas manifestaciones tales como maltrato físico, psicológico y verbal, continúan siendo alarmantes, según se observa en la siguiente gráfica generada por el Observatorio de Violencia de Género contra las Mujeres y Acceso a la Justicia:



Fuente: Observatorio de Violencia de Género contra las Mujeres y Acceso a la Justicia, Costa Rica, 2017

Relacionado con el tema de transporte, otro dato que señala importantes diferencias entre los géneros es el de siniestros viales; al respecto la OMS (2016) señala que los hombres tienen más probabilidades que las mujeres de verse involucrados en accidentes de tránsito. En correspondencia, en Costa Rica los

² Ver datos en <http://www.inec.go.cr/content/indicadores-genero>

datos muestran que “los hombres son las víctimas de unas tres cuartas partes (73%) de las muertes por accidentes de tránsito” (COSEVI-INS, 2016).

Además, hay elementos de construcción de la masculinidad que influyen en la accidentabilidad en motocicleta, pero que podrían extrapolarse al uso de otros vehículos motorizados, en este mismo estudio de COSEVI-INS (2016, p.2) los principales hallazgos mostraron que:

- Las conductas agresivas (gritos, ademanes, peleas con otros usuarios, agresiones verbales o físicas) son una manifestación de la violencia en carretera. La calle se convierte en el territorio donde los hombres compiten por ser los más hábiles y no permiten que nadie les invada su espacio.
- Los participantes no consideran que en su socialización masculina sean también socializados para el tránsito, la conducción y las relaciones viales implícitas en estas actividades, ni que en este proceso se vuelvan personas más vulnerables a factores de riesgo que aumentan la posibilidad de sufrir accidentes de tránsito. Al contrario, estiman que el riesgo es un elemento atractivo y necesario de asumir en ese proceso de equiparación y validación con sus pares, aun con las consecuencias y posibilidades de sufrir lesiones graves y hasta la muerte.
- Para muchos hombres, lo que importa no es cómo perciben el riesgo, sino precisamente el atractivo que ejerce sobre ellos. Los participantes expresan una infravaloración del riesgo en la mayoría de las veces, en términos de una “confianza” o “seguridad”. En algunos casos, esta subvaloración supone conductas y actitudes peligrosas para su vida y para otros usuarios de la vía. La carretera conforma un escenario ideal para desplegar valores asociados al riesgo. La capacidad y tamaño de la moto sirve para representar otros valores relacionados también con el poder y con el modelo hegemónico de masculinidad: prestigio, potencia, fuerza, individualismo.

En este mismo estudio del COSEVI, se cita a la autora Luz Caballero quien señala que “a nivel mundial, por cada mujer que muere en un accidente de tráfico fallecen 3 hombres(...) Aunque las mujeres parecen llevarse la peor parte en los accidentes de tráfico como pasajeras (ya sea en vehículos particulares o colectivos) y peatones, sucede lo contrario cuando son ellas quienes conducen: según un estudio de movilidad realizado en Colombia, de cada 10 accidentes sólo uno está ocasionado por una conductora”. (COSEVI, 2014)

4.2 Nivel macro: Compromisos internacionales y regionales, legislación y políticas nacionales

Esta sección presenta los hallazgos de la revisión documental en lo correspondiente a normas y políticas que tienen injerencia en el objeto de estudio de la investigación. En primera instancia, se aporta la información correspondiente a compromisos internacionales y de la región; posteriormente, se ofrece una síntesis de las normas nacionales que ofrecen espacios de oportunidad para incidir con perspectiva de género en el sector transporte y, por último, se presenta una síntesis con la información más relevante acerca de planes y programas en el ámbito nacional que por su naturaleza y marco de acción se articulan con el estudio.

Compromisos internacionales y regionales

Los compromisos globales en relación con la temática del estudio y que han sido suscritos por Costa Rica resultan un referente que enmarca, desde la dimensión normativa, los compromisos y las acciones por desarrollar en materia de cambio climático, género y transporte. En ese sentido, el INAMU cita al marco

general del Consenso de Montevideo sobre Población y Desarrollo, donde se establecen medidas prioritarias en materia de derechos humanos, igualdad de género, desigualdad territorial, movilidad espacial y vulnerabilidad de las mujeres, entre otros (PIEG, INAMU, p. 5).

Asimismo, en el más reciente documento de observaciones de la CEDAW al 7mo informe de Costa Rica en 2017, esta convención recomendó como una de las acciones el abordaje del acoso sexual contra mujeres en el lugar de trabajo y en los lugares públicos, mediante la adopción de procedimientos que tengan en cuenta las cuestiones de género para investigar el acoso sexual e imponer sanciones apropiadas a sus autores (CEDAW, 2017, p.6).

Aunado a ello, el marco normativo global debe contemplar los Objetivos de Desarrollo Sostenible, Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada en septiembre de 2015 por la Asamblea General de las Naciones Unidas de la Organización de las Naciones Unidas. Se trata de 17 objetivos mundiales³ diseñados para mejorar la calidad de vida, de manera sostenible, de las generaciones futuras. Proporcionan orientaciones y metas para su adopción por todos los países en conformidad con sus propias prioridades y los desafíos ambientales del mundo en general. En el tema del estudio conviene destacar el objetivo 5, puesto que aborda la igualdad de género y se propone poner fin a todas las formas de discriminación contra las mujeres y niñas no solo como un derecho humano básico, sino que además es crucial para acelerar el desarrollo sostenible.

Otros de los ODS clave para abordar los temas de género y transporte es el número 11 de *Ciudades y comunidades sostenibles*, existe una urgencia de trabajar a nivel de los centros urbanos debido a que la mitad de la población mundial se conglera en las zonas urbanas. La visión de la sostenibilidad pasa por transformar la forma en que se planifica, construye y transforma los espacios urbanos. “Mejorar la seguridad y la sostenibilidad de las ciudades implica garantizar el acceso a viviendas seguras y asequibles y el mejoramiento de los asentamientos marginales. También incluye realizar inversiones en transporte público, crear áreas públicas verdes y mejorar la planificación y gestión urbana de manera que sea participativa e inclusiva.” Las ciudades ocupan solo el 3% de la tierra, pero representan del 60% al 80% del consumo de energía y el 75% de las emisiones de carbono, para esto también se requiere trabajar específicamente en el campo de la equidad del espacio urbano y la intermodalidad.

Legislación y políticas nacionales

El estudio de los cuerpos normativos del país en materia de transporte pone de manifiesto que no ofrecen de manera explícita elementos de perspectiva de género. Esto tiene implicaciones importantes en cuanto al diseño de políticas y su puesta en ejecución mediante programas u otras acciones que se llevan a cabo por parte de las instituciones a cargo; además, repercute en la gestión de información, con datos diferenciados por género, para la toma de decisiones en el sector.

No obstante, el estudio de dichos cuerpos normativos también arroja espacios de oportunidad para generar incidencia en el marco del proyecto Mi Transporte en cuanto a condiciones de movilidad diferenciada según necesidades por género y en acción de cambio climático, como se detalla a continuación:

³ <http://www.undp.org/content/undp/es/home/sustainable-development-goals.html>

Tabla 2 Artículos de normativas nacionales del sector transporte que podrían permitir la incorporación del enfoque de género y cambio climático

| Sector transporte | | |
|--|---|--|
| Norma | Incisos | Ventana de oportunidad |
| N° 3.503: Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Autónomos, 1965. | <p>Artículo 9: (...) Las municipalidades acondicionarán los terrenos y locales apropiados y atenderán la administración y explotación de dichas estaciones conforme a las tarifas que autorice la Contraloría General de la República, previa consulta con el Ministerio de Transportes.</p> <p>Artículo 13: En la concesión se indicará tanto el número de vehículos que ella autoriza de acuerdo con las necesidades del servicio, como la calidad de los mismos, que ha de satisfacer las condiciones de eficiencia, seguridad, comodidad e higiene que se exija al concesionario en la prestación del servicio; también los itinerarios, horarios, tarifas y demás condiciones.</p> | <p>Permite la previsión de condiciones adecuadas a las necesidades de las personas usuarias, en las que se pueden contemplar las particularidades según género.</p> <p>Las concesiones deben considerar condiciones de eficiencia, seguridad, comodidad, higiene, itinerarios, horarios y tarifas; lo cual podría hacerse en atención a las necesidades diferenciadas por género.</p> <p>Así mismo como aunar condiciones específicas que tomen en cuenta necesidades de las mujeres (por ejemplo: buses de piso bajo que faciliten el abordaje tanto por llevar peso, menores o brindar facilidades para la vestimenta de las mujeres, como el uso de enaguas o zapatos de tacón alto)</p> |
| N° 6.324: Ley de Administración Vial de 1979 | Artículo 14 inciso f) Funciones de la Dirección de Ingeniería de Tránsito. Planificar las rutas y servicios de transporte público, sobre la base del análisis de la demanda, y formular recomendaciones para la organización y regulación de tales servicios. | <p>En el análisis de la demanda se puede considerar las particularidades diferenciadas por género.</p> <p>Que las rutas respondan a condiciones de seguridad y cercanía para que sea más accesible a mujeres.</p> |
| N° 7.331: Ley de Tránsito de 1993 (reformada por la Ley 8.696 de 2008) | Artículo 47.- Causas para impedir el ingreso o desabordar pasajeros. Inciso c) Que el pasajero profiera expresiones injuriosas o groseras, o promueva riñas. | Herramienta que permitiría la aplicación de sanciones a quienes incurran en actos de violencia contra las mujeres en el transporte público. |
| N° 7.593: Ley de la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos de 1996 | <p>Artículo 12.-Prohibición de discriminación. Los prestatarios no podrán establecer ningún tipo de discriminación contra un determinado grupo, sector, clase o consumidor individual. No constituirán discriminación las diferencias tarifarias que se establezcan por razones de orden social.</p> <p>Artículo 41. Causales de revocatoria de concesión. Inciso i) La discriminación contra un determinado grupo, sector, clase o consumidor individual en el otorgamiento del servicio público o en las condiciones de prestación, sin perjuicio de cualquier otra sanción contenida en el ordenamiento jurídico. Inciso k) Incumplimiento de la normativa vigente sobre protección ambiental.</p> | Permite visibilizar prácticas discriminatorias que afectan particularmente a las mujeres y podrían ser tomadas en cuenta para revocar o extender concesiones. |



| | | |
|---|--|--|
| <p>N° 7.969: Ley Reguladora del Servicio Público Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi, de 2000</p> | <p>Artículo 29 inciso f) Cuando los automotores deban detenerse frente a edificaciones públicas, parques, centros educativos, centros comerciales, muelles, puertos, aeropuertos, iglesias, hospitales o lugares similares, será por el tiempo estrictamente necesario para permitir el abordaje y desabordaje de sus propias personas usuarias.</p> | <p>La determinación del “tiempo estrictamente necesario” podría considerar particularidades de género.</p> |
| <p>Acción de cambio climático</p> | | |
| <p>N° 6.324: Ley de Administración Vial de 1979</p> | <p>Artículo 1. Regulará lo concerniente al tránsito de personas, vehículos y bienes en la red de caminos públicos, así como todos los aspectos de seguridad vial y de la contaminación ambiental causada por los vehículos automotores. Artículo 11. La Dirección de Ingeniería de Tránsito tendrá a su cargo el estudio de los problemas de tránsito y de sus consecuencias ambientales y sociales, así como el diseño y la ejecución de medidas y normas técnicas para controlarlas. Para tales fines tendrá a su cargo, el señalamiento vial y la planificación de servicios de transporte público.</p> | <p>La consideración de “todos los aspectos de seguridad vial y de la contaminación ambiental causada por los vehículos automotores” podría contemplar particularidades de género (afectaciones diferenciadas). El “estudio de los problemas de tránsito y de sus consecuencias ambientales y sociales . . . el diseño y la ejecución de medidas y normas técnicas para controlarlas . . . y la planificación de servicios de transporte público” podría contemplar particularidades y necesidades diferenciadas según condiciones de género. Como ejemplo, se pueden aplicar medidas de pacificación en los centros urbanos para contribuir no sólo a disminuir la contaminación ambiental por polución o ruido, sino también contribuir a la seguridad vial y la calidad de vida de las personas que transitan estos centros.</p> |
| <p>N° 7.331: Ley de Tránsito de 1993 (reformada por la Ley 8.696 de 2008)</p> | <p>Artículo 38. Control de Emisiones Contaminantes. Inciso h. Los límites de emisiones contaminantes podrán ser fijados reglamentariamente por el Poder Ejecutivo, siempre que procuren disminuir eficientemente la emisión de contaminantes ambientales y cuenten con los estudios técnicos que justifiquen tal variación. Artículo 52.- Sobre el cumplimiento de la Ley N.º 7600 en el servicio de transporte público. El CTP, en conjunto con el Consejo Nacional de Rehabilitación y Educación Especial (CNREE) deberá trabajar continuamente en la actualización y el mejoramiento de los lineamientos aplicables a los vehículos de transporte público, para el efectivo cumplimiento de la Ley N.º 7600, Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad.</p> | <p>Las medidas que se recomienden para el control de emisiones contaminantes podrían contemplar particularidades y necesidades diferenciadas según condiciones de género. Su aplicación correcta contribuiría a mejorar la calidad de vida de las personas. La compatibilización de la Ley de Tránsito con la Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad genera un valioso precedente de esfuerzo intersectorial que podría aplicarse en materia de igualdad de oportunidades para las mujeres. La aplicación de este artículo además de beneficiar a personas con discapacidades beneficiaría sin duda a sus personas cuidadoras que en su mayoría son mujeres.</p> |

Fuente: Elaboración propia, 2018.

Planes y programas nacionales relacionados a igualdad de género y de transporte

La revisión del Plan Nacional de Energía 2015-2030, del Plan Nacional de Transporte (PNT) 2011-2035, y el Plan Estratégico Sectorial (PES) 2014-2018, documentos de amplia relevancia para el sector, no arrojó elementos vinculantes con el tema de género; esto se corresponde con lo que indicado por la CEPAL (2015) en cuanto a que “el tema de género no se encuentra presente en el PNT 2011-2035, el cual se centra principalmente en los temas relativos al medioambiente y a una mayor fiscalización del servicio prestado. El Plan Estratégico Sectorial (PES) 2014-2018 del MOPT, que brinda un plan estratégico sectorial de mediano plazo en concordancia con el PNT sirve de guía para el desarrollo de lineamientos, políticas generales y proyectos. El PES no cuenta con consideraciones de género, u otras desigualdades pertinentes para el sector” (p.45).

Por su parte, el Plan Nacional de Desarrollo y de Inversiones Públicas 2019-2022, del Ministerio de Planificación⁴, establece que “(...) los objetivos nacionales y las intervenciones estratégicas propiciarán el respeto a los principios de igualdad y equidad reconociendo la atención a grupos poblacionales que por sus condiciones son sujetos de algún tipo de exclusión (personas con capacidades diferenciadas, los niños, niñas y adolescentes, personas adultas mayores, población joven, población indígena, afrodescendientes, población migrante y Lesbianas, Gays, Bisexuales, Transgéneros, Intersexuales (LGBTI) y la perspectiva de género). Lo anterior, responde a la garantía de los derechos humanos para fortalecer el acceso a los bienes y servicios que brinda el Estado, por medio del accionar de las instituciones” (2018, p.9).

En materia de género, la Política Nacional para Igualdad Efectiva entre Hombres y Mujeres 2018-2030 del INAMU afirma, en cuanto al abordaje de la violencia contra las mujeres en espacios privados y públicos el mandato de dar “atención del acoso sexual en los centros de trabajo, en lugares públicos y en el transporte público con la imposición de sanciones apropiadas contra los perpetradores. Para las mujeres con discapacidad, es necesaria información en formatos accesibles sobre los recursos disponibles en casos de violencia de género contra las mujeres, así como la garantía de condiciones para su acceso a los albergues” (INAMU, 2018, p.7). Esta política también alude al tema de transporte cuando expresa que “más mujeres tienen acceso a recursos productivos, servicios financieros integrales, infraestructura, transporte y ordenamiento urbano, tecnología e innovación, que aumentan sus posibilidades de movilidad social y desarrollo empresarial, en todas las regiones y zonas” (p.85).

En cuanto a la Estrategia Nacional de Cambio Climático, cabe señalar que se propone un abordaje integral para alcanzar metas específicas en materia de mitigación y de adaptación, para lo cual dispone de un Plan de Acción que presenta como primer objetivo específico “Reducir emisiones GEI del sector transporte terrestre, mediante la implementación de una serie de medidas complementarias tendientes al mejoramiento de la accesibilidad, la movilidad y el empleo de tecnologías bajas en emisiones de carbono” (MINAE, 2015, p.39). A esos efectos, en mitigación, contempla “actuaciones estratégicas sectoriales”, las cuales se articulan con los ejes de desarrollo de capacidades y tecnologías y de sensibilización pública, educación y cambio cultural.

⁴ Documento en construcción: Metodología del Plan Nacional de Desarrollo y de Inversiones Públicas. PNDIP 2019-2022. 2018 Ministerio de Planificación de Costa Rica. Recuperado de: <https://sites.google.com/expedientesmideplan.go.cr/pndip/inicio>

Por su relevancia y afinidad con la investigación, conviene reseñar aquí un resumen de las tres actuaciones estratégicas sectoriales definidas en la ENCC, a saber:

- Sistema Integrado de Transporte Público: pretende la integración sistémica de las rutas actuales, en 4 categorías: a) secundarias: permiten la comunicación dentro de un sector, b) primarias: transportan personas usuarias de un sector al centro de San José, c) de distribución: permiten los movimientos dentro de San José, y d) intersectoriales: comunican e integran los distintos sectores. Todas las rutas se desplazarían por carriles exclusivos. Además, integra estaciones intermodales de interconexión con el ferrocarril de pasajeros como modo complementario de transporte interprovincial en la GAM. Asimismo, incorpora el aprovechamiento y promulgación de paseos peatonales (por ejemplo, los que existen en el Área Central de San José, Paseo Peatonal Estación del Pacífico) en congruencia con la reorganización espacial del transporte público. También concibe una red de comunicación exclusiva para transporte privado en el Área Central de San José (rutas de travesía en ciertas calles y avenidas), la eliminación de obstáculos menores y la conexión de diversos modos de transporte -incluyendo los no motorizados-, al SITP mediante parqueos integrados en las estaciones. (MINAE, 2015, p.41).
- Medidas de control de la demanda: se pretende reducir la circulación del 20% de la flota vehicular privada, mediante la ampliación de medidas disuasorias para el uso de vehículos privados, la promoción de transporte público y otros medios alternativos. Medidas consideradas: carriles de uso exclusivo de buses y taxis, establecimiento de peajes en las entradas a las ciudades en horas pico, restricciones de acceso de los vehículos privados a los centros de negocios, supresión de facilidades de aparcamiento, flexibilización de horarios de trabajo, fomento del Car Pooling en las empresas, optimización de tarifas de parqueos (MINAE, 2015, p.41).
- Planes de Movilidad Urbana Sostenible: “persiguen un modelo de movilidad sostenible desde un punto de vista social, económico y ambiental, más basado en el transporte público y los modos no motorizados y menos en el vehículo particular. Municipalidades, el INVU, el MOPT son actores fundamentales, junto con la ciudadanía. En el marco del Plan de Acción se plantea que al menos las principales cabeceras de las ciudades GAM: San José, Alajuela, Heredia y Cartago tengan e implementen sus planes de movilidad urbana” (MINAE, 2015, p.43).

Asimismo, el plan de acción de la ENCC expone algunas consideraciones para mejorar los aspectos de género en el sector transporte, entre las cuales destaca el llamado para que exista “conocimiento detallado de la demanda, con datos desagregados por sexo permitiría o facilitaría la introducción de campañas para la reducción de CO₂” así como la de “precisar los desplazamientos de las mujeres respecto a los de los hombres (origen – destino) para la definición de rutas prioritarias y transbordos que estén en la lógica de desplazamiento de las mujeres” (p.44). También, recomienda que el Consejo de Transporte Público desarrolle capacidades que permitan comprender las particularidades de la demanda y la promoción de la participación ciudadana con enfoque de género.

Por último, en materia de género, el Decreto 37906, de 2013 establece la “creación de unidades para la igualdad de género y de la red nacional de unidades de la igualdad de género en el sector público”, y determina que las instituciones que no cuenten con esta unidad deberán incluirla en la estructura organizativa (este mandato se ampara también en la ley 7801 de creación del INAMU). Entre las funciones atribuidas a dichas instancias se encuentran la incorporación de la perspectiva de género en los Planes Operativos Anuales, la promoción del enfoque de género en la institución y dar asistencia técnica sobre

políticas con perspectiva de género así como asesoramiento a la institución en el tema de atención de denuncias.

4.3 Nivel meso: Instituciones públicas y Organizaciones No Gubernamentales

La sección ofrece una revisión general de las instituciones públicas y organizaciones no gubernamentales del sector transporte y su interrelación con la agenda de promoción de la igualdad y equidad de género.

Instituciones públicas vinculadas con el sector transporte

El ente rector en transportes en Costa Rica es el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT). El ministerio dispone de órganos de desconcentración máxima⁵, es decir, que tienen exclusividad en la competencia que les ha sido atribuida. Estos son:

- Consejo de Transporte Público (CTP)
- Consejo de Seguridad Vial (COSEVI)
- Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI)
- Consejo Nacional de Concesiones (CNC)
- Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC)
- Tribunal Administrativo de Transportes (TAT)

Dentro de estas instituciones el CTP y el COSEVI son instituciones que además de tener una relación directa con personas usuarias del transporte público y las vías como usuarias o conductoras, pueden recolectar datos estratégicos en temas claves de transporte público, seguridad vial, siniestros viales, entre otros.

Cabe señalar que en acatamiento al decreto 97906 de 2013 para la creación de Unidades para la Igualdad de Género y de la Red Nacional de Unidades de Igualdad de Género en el Sector Público, el MOPT creó en 2014 la Comisión Institucional de Género (CIIG) y la Secretaría Técnica de la Oficina de Igualdad de Género, adscrita a la Administración Superior del Ministerio. La Secretaría tiene como objetivo incorporar y promover la igualdad y la equidad de género en la normativa, las políticas, los programas, los proyectos y las acciones del MOPT y órganos adscritos, con el objetivo de promover un cambio cultural y social que conlleve el respeto de los derechos humanos y la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres. Sin embargo, sus representantes desconocen el trabajo que esta oficina desarrolla en la institución.

En transporte público también existe el Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), cuya misión es “brindar servicios de transportes ferroviarios modernos, sostenibles y eficientes; integrados en un marco de gestión empresarial que permita la participación del sector privado y que facilite la generación de actividades productivas complementarias”. Según se publica en la página web del INAMU, “las autoridades del Instituto Nacional de las Mujeres (INAMU) y el Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), firmaron un convenio que busca unir esfuerzos para erradicar la violencia contra las mujeres, específicamente el acoso callejero en el transporte público.

Este convenio consiste en la divulgación de una estrategia educativa llamada Triple Compromiso, que consistió en la rotulación de cinco estaciones y varios trenes con información alusiva al acoso callejero en el transporte público, así como capacitaciones sobre el impacto del acoso en espacios públicos y sus mecanismos de denuncia. En total se capacitaron 110 funcionarios y funcionarias del INCOFER y al personal de las empresas que prestan servicios de logística en el tren”. Cabe señalar que la iniciativa fue

⁵ El detalle de sus funciones se encuentra en <https://www.mopt.go.cr/wps/portal/Home/acercadelministerio/consejos/>

desarrollada originalmente por la Oficina de Igualdad, Equidad y Género del Gobierno Local de Heredia, cantón central de esa provincia.

Otro actor esencial en administración pública relacionada con la temática del estudio es el Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE), cuya misión es la de contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes del país mediante la promoción del manejo, conservación y desarrollo sostenible de los elementos, bienes, servicios y recursos ambientales y naturales del país, cuya gestión corresponda al MINAE por disposición legal o convenio internacional, garantizando la necesaria y plena armonía entre las actividades de desarrollo nacional, el respeto por la naturaleza y la consolidación jurídica de los derechos ciudadanos en esta materia.

La Dirección de Cambio Climático (DCC), adscrita al MINAE, tiene entre sus funciones coordinar y gestionar la política pública de cambio climático, promoviendo la integración de una agenda intra ministerial de cambio climático en sus distintas dimensiones.

En materia de transporte debe considerarse también a la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos (ARESEP), pues se trata de la instancia encargada de establecer y consultar las tarifas del transporte público. Otros actores relevantes en transporte y gobernanza de los espacios públicos son las municipalidades, pues tienen a su cargo la red vial cantonal y disponen de autonomía para desarrollar infraestructura asociada al transporte (mobiliario urbano, paradas, terminales, aceras, iluminación) y programas y proyectos asociados a la movilidad. También interviene la empresa Revisión Técnica Vehicular (RTV), a cargo de evaluar la flota motorizada a nivel nacional.

Como ha sido mencionado, la igualdad y equidad de género son tuteladas por el INAMU, instancia encargada de: a) formular e impulsar la política nacional para la igualdad y equidad de género, en coordinación con las instituciones públicas, las instancias estatales que desarrollan programas para las mujeres y las organizaciones sociales, b) proteger los derechos de la mujer consagrados tanto en declaraciones, convenciones y tratados internacionales como en el ordenamiento jurídico costarricense; promover la igualdad entre los géneros y propiciar acciones tendientes a mejorar la situación de la mujer, c) coordinar y vigilar que las instituciones públicas establezcan y ejecuten las políticas nacionales, sociales y de desarrollo humano, así como las acciones sectoriales e institucionales de la política nacional para la igualdad y equidad de género, d) propiciar la participación social, política, cultural y económica de las mujeres y el pleno goce de sus derechos humanos, en condiciones de igualdad y equidad con los hombres.

Con su Política Pública contra la Violencia (PLANOVI) y la Política de Igualdad y Equidad de Género (PIEG) el INAMU ha impulsado la inversión en prevención, atención especializada y sanción efectiva de la violencia sexual en sus diversas manifestaciones, incluyendo el acoso sexual en espacios públicos.

En el campo judicial, la existencia del Observatorio de Violencia de Género contra las Mujeres y Acceso a la Justicia, adscrito al Poder Judicial, contribuye con la generación de datos desagregados por sexo y por edad, lo cual reviste un esfuerzo importante para analizar información de denuncias, casos y resoluciones que tiene el país en materia judicial. La generación de información y de datos así como su respectivo análisis es un paso necesario para desarrollar un adecuado abordaje desde la perspectiva de género.

Servicios privados asociados al sector transporte público

Dichos servicios asociados a la movilidad están en su mayoría a cargo del sector privado, donde se encuentran las empresas, cámaras empresariales y personas físicas que poseen el permiso para

desarrollar un servicio de transporte, colectivo o individual, según lo designe la concesión que se les extiende.

En lo que respecta al servicio de taxis, actualmente existen cerca de 12.730 taxis formales “rojos” y de aeropuerto, 367 seetaxis y alrededor de 3.800 taxis informales conocidos popularmente como piratas (IICE, 2017 citado por Estado de la Nación, 2018, p24). A lo anterior se le debe sumar el servicio informal de transporte de personas mediante la aplicación móvil Uber que cuenta con una flota cercana a las 29 mil unidades según la misma empresa en declaraciones a la prensa nacional.

En relación con el transporte de carga, éste representa un 15% de la flota vehicular, distribuida en 2% carga pesada y 13% en carga liviana.

Por otra parte, la flota de autobuses que brindan servicio público es de 4976 unidades. Se estima que diariamente hay 1,600.000 viajes. De esta flota se considera que el 70% son empresas de buses pequeñas, de 10 unidades o menos. Hay 6 empresas con más de 100 buses (un 4% aproximadamente de la flota). Desde 1999 se propuso el plan de sectorización, que al día de hoy no se ha logrado implementar en su totalidad. Un esfuerzo de regulación fue la reducción de concesiones que promovió la organización en consorcios de operación. Se pasó de 285 concesionarios a 32 consorcios de concesión. Otro esfuerzo reciente fue la incorporación del carril exclusivo para buses en Tibás, que demostró como en un tramo de la ruta las personas usuarias pueden reducir en 25 minutos su tiempo de viaje, en la “hora pico”.

El sistema de transporte público en modalidad autobús tiene que coexistir en la red vial con el 64% de la flota motorizada de vehículos privados y de buses de servicios especiales que le triplica (según datos constatados por esta investigación, hay 13.524 concesiones por este concepto) que en gran medida están replicando rutas de los buses de servicio público y que se convierten en parte del arroyo vehicular que transita a velocidades de 8 a 12 kilómetros por hora en promedio en “hora pico”.

Debido a esto, el sector enfrenta serios retos y desafíos en términos de modernización, que incluye la implementación a nivel nacional del pago electrónico, la sectorización, la incorporación de tecnologías de información sobre rutas y horarios del servicio. Así mismo otras falencias que deben de examinarse a la luz de brindar un servicio de calidad, como por ejemplo una política tarifaria que reconozca las inversiones para mejora del servicio en cuanto a horarios, unidades y reducción de emisiones.

Además de estos desafíos, representantes empresariales del transporte público reportan una caída del 23% en el volumen de personas usuarias, lo cual guarda relación con el incremento de la flota vehicular privada.

Organismos cooperantes con participación en el sector

Dentro del mapa del sector también se encuentran las Agencias y Organismos de Cooperación que contribuyen y aportan préstamos y recursos para el desarrollo de programas y proyectos en el país, algunos de ellos son PNUD, BID, GIZ y la Embajada de la Unión Europea. Estos se vinculan con el tema del transporte incluyendo el desarrollo de la perspectiva, enfoque o transversalización del género, impulsando iniciativas y proveyendo recursos que actualmente apoyan al sector en el marco de la descarbonización y el establecimiento de medidas de mitigación y adaptación al Cambio Climático.

También tienen presencia organizaciones sociales u Organizaciones de la Sociedad Civil (OSC) quienes interactúan y desarrollan proyectos e iniciativas dentro del ámbito privado y público en asocio con las diversas instituciones, dirigiendo sus acciones a crear un impacto dentro de la sociedad para la propuesta o cambio de conceptos de la movilidad urbana.

Los proyectos urbanos desde la mayoría de entidades de cooperación tienen una visión más inclusiva o al menos contemplan la inclusión de elementos de seguridad vial que consideran a todas las posibles personas usuarias, “se enfocan en la asignación de vías exclusivas para buses, en mejorar el transporte público urbano y aumentar el espacio para peatones y bicicletas, pero solo algunos pocos proyectos han priorizado el tema de género a pesar de que la mitad de la población urbana (personas beneficiarias), son mujeres. Uno de los sectores objetivos del nuevo Plan de Acción de Género del Banco Mundial es precisamente, el transporte”. (GIZ, 2007, p 4). Un ejemplo de esto es la nueva Unidad Ejecutora que llevará a cabo el Estudio de Factibilidad del Tren Eléctrico, los requisitos de los fondos del Banco Centroamericano de Integración Económica BCIE para el desarrollo de este estudio contemplan la inclusión de género para contemplar condiciones específicas para la puesta en servicio de este medio de movilidad del GAM.

Balance general de instituciones y organizaciones del sector transporte

Los proyectos emprendidos desde el Estado, e incluso desde la mayoría de municipios, se enfocan en el mantenimiento e incluso ampliación de vías para los vehículos privados y de carga, poco se pone en primer lugar a las personas, en ninguna parte de ese planteamiento es mencionada tan siquiera la palabra persona, o usuarios/usuarias (Plan nacional de transportes al 2035). La política de infraestructura del país de los últimos 30 años estuvo y está enfocada en la ampliación de vías, esto no contempla las necesidades de las personas usuarias ni las específicas de género.

Uno de los más graves errores de este tipo de visión de trabajo centrada en la ampliación de la infraestructura vial es que no se ha priorizado el transporte público y que se dejó la circulación de los autobuses en el arroyo vehicular sin ningún tipo de vía exclusiva que lo haga ganar eficiencia y competitividad en tiempo. Esto sumado a que no ha existido una política nacional específica dirigida al estímulo del uso del Transporte Público.

Existe un terreno legal y político amplio para el desarrollo de la transversalización del enfoque de género a nivel de las instituciones, organizaciones y sector privado, sin embargo, esto no necesariamente es materia conocida para las personas representantes del sector.

En el tema de la recolección y generación de datos, si bien hay un sistema de registro, algunas estadísticas y sistemas de denuncias institucionales, éstos se encuentran aislados unos de otros en varias instituciones del sector (CTP, COSEVI y ARESEP) e incluso gobiernos locales.

4.4 Nivel micro: Igualdad de género en el grupo objetivo

Tal como se indicó en el apartado conceptual, las brechas de género corresponden a las desigualdades entre hombres y mujeres, que crean diferencias en materia de acceso a las oportunidades y beneficios que les permitirían garantizar su bienestar y un desarrollo pleno como seres humanos (CEPAL, 2016, p. 19).

A continuación, se presentan una serie de datos sobre las brechas de género en el país, basados en distintas fuentes de información.

Brechas generales

Algunos datos⁶ del Sistema de Indicadores de Género (SIEG) desarrollado por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), evidencian la prevalencia de desventajas hacia las mujeres en el país, tal como se resume en la siguiente tabla:

Tabla 3 Indicadores de brechas de género, Costa Rica, 2017

| Tópico | Mujeres | Hombres |
|---|---------|---------|
| Porcentaje de hombres y mujeres de 15 años o más que se encuentran ocupadas ⁷ | 39% | 68% |
| Porcentaje de mujeres que desempeñan ocupaciones tradicionalmente masculinas | 12,7% | -- |
| Porcentaje de hombres ocupados que desempeñan ocupaciones tradicionalmente femeninas | -- | 19% |
| Porcentaje de personas con ocupaciones asociadas al sector transporte y almacenamiento ⁸ | 1,4% | 3,3% |
| Porcentaje de hombres y mujeres que cuentan con seguro de salud propio | 30,8% | 49,1% |
| Porcentaje de mujeres ocupadas que desempeñan puestos de dirección | 1% | --- |
| Porcentaje de mujeres ocupadas que desempeñan puestos profesionales y técnicos | 17,3% | --- |

Fuente: Elaboración propia, 2018

Con respecto al trabajo remunerado, en términos de salario promedio, las mujeres que trabajan menos de 40 horas semanales experimentan una brecha de género en el salario promedio mensual (mujeres - hombres) de un 78,5%, y para las mujeres que trabajan más de 40 horas semanales, ganan el 89,7% del salario de los hombres.

Emprendimiento, ingresos y pobreza

Según datos del INEC, el porcentaje de mujeres patronas en la zona urbana durante 2017 fue de 32,7% en relación con el total de patronos, representando una escalada de casi 10 puntos porcentuales con respecto a 2016. En la zona rural, el porcentaje es del 14,3%, mostrando un descenso en comparación con 2014, donde el total de mujeres patronas ascendía al 17,5%. El fenómeno rural podría estar asociado con procesos de migración a la ciudad, puesto que los datos en la zona urbana muestran una dinámica de incremento favorable para la participación de mujeres a la cabeza de emprendimientos productivos.

En cuanto a personas sin ningún tipo de ingreso, se muestra una diferencia importante: Las mujeres representan más del doble de los hombres en la población de 15 años en adelante sin ningún tipo de ingreso (15,1 % de hombres y 36,2% de mujeres). Esto revela que las mujeres experimentan mayores riesgos de experimentar pobreza al duplicar a los hombres en cuanto a no recibir ningún tipo de ingreso.

Violencia intrafamiliar

El número de casos denunciados por violencia intrafamiliar resulta alarmante, en el 2017 fue de 46.675, aun así, fue un número menor que los dos años anteriores que superaron los 48.000 casos. Sin embargo,

⁶ Cuando no se indica lo contrario, los datos corresponden en su mayoría a 2017.

⁷ Encuesta continua de empleo, mayo 2017. Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, Costa Rica.

⁸ El total de población que trabaja en esta rama representa un 4,7% del total de ocupaciones en el país.

hubo una escalada en cuanto a delitos sexuales que en 2017 cerró en 178,2 y el año anterior se había mantenido en 141,1 similar a los años anteriores.

El uso del tiempo

“La OIT, plantea que la inequidad en la distribución y uso del tiempo entre mujeres y hombres es un determinante importante de las desigualdades en el trabajo y en el empleo. El Consenso de Quito (CEPAL, 2007) reconoce que el trabajo doméstico no remunerado y de cuidados son una barrera para el pleno desarrollo de las mujeres. Esto debe reconocerse como un asunto público que compete a los Estados, gobiernos locales, organizaciones, empresas y familias” (INEC, 2017, p. 3).

Los resultados generales de la primera Encuesta Nacional sobre Uso del Tiempo 2017 del INEC, en coordinación con el INAMU, permitieron cuantificar el tiempo que invierten las personas en el trabajo no remunerado. Así, se evidenció que las mujeres siguen dedicando mayor cantidad de tiempo al trabajo no remunerado, invirtiendo en promedio 36 horas semanales mientras que los hombres destinan 13.55 horas.

Esta situación es similar en el cuidado no asalariado de personas menores, puesto que mientras las mujeres destinan en promedio 13 horas semanales, los hombres llegan a hacerlo en promedio por poco más de la mitad del tiempo (aproximadamente 7,30 horas a la semana). La encuesta además confirmó que los hombres tienen más participación y tiempo en el trabajo remunerado con respecto a las mujeres.

Acceso al trabajo y educación

De acuerdo con la CEPAL (2016), la inserción femenina en el mercado laboral garantiza su independencia económica y la posibilidad de transitar hacia un desarrollo autónomo como ser social. En ese sentido, el acceso al empleo en mejores condiciones tiene vinculación con el nivel educativo de las personas.

Las dificultades de acceso al mercado laboral, las condiciones de trabajo y las diferencias salariales que prevalecen entre los hombres y las mujeres guardan relación con otras brechas como pobreza y desigualdad. Existe una desigual inserción en el mercado laboral como el determinante de las mayores tasas de pobreza en los hogares con jefatura femenina.

En cuanto a la educación, las mujeres con primaria completa o secundaria incompleta, y las que completaron la secundaria son las que presentan la carga global de trabajo mayor, un poco más de 71 horas semanales, seguidas por las que tienen estudios superiores con 68 horas semanales de carga global de trabajo.

Por su parte, los datos del INEC, de la Encuesta Continua de Empleo (ECE) del segundo trimestre de 2015 reflejan que el 54,2% de los hombres ocupados tiene seis años o menos de escolaridad, el 35% tiene algún nivel de secundaria y el 10,7% ha cursado alguna carrera universitaria. Por su parte, las mujeres presentan una situación más favorable, pues el 43,1% tiene algún grado de educación primaria y el 42,1% tiene algún nivel de secundaria.

El porcentaje de mujeres en educación superior supera al de los hombres, dado que, el 14,7% tiene estudios universitarios, frente a un 10,7% de los hombres. Sin embargo, las mujeres continúan en la educación superior dentro de las carreras tradicionalmente consideradas como típicas de ese género, mientras que las carreras percibidas como las más alejadas estereotipos y roles domésticos (ingenierías, electrónica e informática, entre otras) siguen siendo cursadas en su mayoría por hombres.

A pesar de las ventajas que presentan las mujeres en el acceso a la educación y formación, esto no corresponde a las desventajas que presentan en el acceso al trabajo y al ingreso. Si bien las mujeres actualmente están mejor calificadas, tienen menos acceso al empleo, y cuando lo logran, perciben menor ingreso respecto de los hombres.

Acoso sexual en espacios públicos

En 2016, el Poder Judicial hizo un reconocimiento a la tipificación del acoso sexual en espacios públicos, incluyendo un procedimiento que debe de ser incorporado por las instituciones y organizaciones del sector, para darle el debido proceso a este acto de violencia que se expresa sobre todo hacia las mujeres. Si bien dicha categorización no existe tal cual en la normativa nacional, las conductas señaladas en el artículo 392, incisos 3, 4, 5, 6 y 8 del Código Penal y que refieren a palabras o actos obscenos; proposiciones irrespetuosas; tocamientos; exhibicionismo o miradas indiscretas, pueden ser constitutivas de acoso sexual en espacios públicos; por tanto, debe tomarse la denuncia con el mayor detalle y ofrecer a la persona denunciante toda la información necesaria para darle el trámite legal procedente. En esa misma línea, el 14 de noviembre de 2018 el INAMU y la Fuerza Pública presentaron el Protocolo de Intervención Policial en la Atención de Casos de Acoso Sexual en Espacios Públicos o de Acceso Público, iniciativa con la cual el Estado se compromete a tomar “acciones efectivas para la protección, prevención, sanción y erradicación de todas las manifestaciones de violencia contra las mujeres, de manera urgente y articulada con medidas de otra naturaleza” (Ministerio de Seguridad Pública, 2018, p.6).

La relevancia de estos instrumentos para el abordaje del acoso callejero se sustenta, por ejemplo, en los datos destacados por el INAMU relativos al acoso sexual en espacios públicos a partir de los datos de la Encuesta Nacional de Juventudes del 2013, donde se conoció que personas entre 15 y 35 años reportan conductas definidas como acoso sexual en espacios públicos según las siguientes tipificaciones: miradas obscenas: 39.8%, gritos de vulgaridades: 45.7%, tocamientos en las calles o en el bus sin autorización: 23.5%.

Asimismo, la Escuela de Estadística de la Universidad de Costa Rica reveló en 2015 que de las mujeres que enfrentan acoso sexual en espacios públicos, un 25% ha cambiado alguno de sus hábitos para no volver a experimentar esa situación, y de esa cifra un 4.2% no volvió a utilizar el transporte público, como medida para evitar el acoso. En 2015 el acoso sexual en espacios públicos motivó 7.000 denuncias.

Licencias de conducir y accidentabilidad

Otros datos que aportan información para el análisis y cobran sentido para dimensionar el ensanchamiento de las brechas en el sector transporte son los datos que aporta el Consejo de Seguridad Vial mediante el sistema de datos con respecto a licencias según tipo de vehículo.

En 2017 se emitieron 23.252 licencias, de las cuales 16.010 se otorgaron a hombres y 7.242 a mujeres. Llama la atención que el sistema de licencias ha venido experimentando una caída en su emisión dado que por ejemplo en el año 2014 se entregaron 39.118 licencias, de las cuales 25.000 fueron para hombres y 14.118 para mujeres, lo cual no guarda correlación con el fuerte incremento de la flota vehicular privada.

A octubre de 2018, 1.524.466 de personas ostentan al menos un tipo de licencia en el país. De estas, 1.077.196 son hombres y 444.270 son mujeres. Porcentualmente, las mujeres representan un 29.34% del total de personas con licencia de conducir en el país. Hay una diferencia sustantiva también en las licencias

para conducir motocicleta, por ejemplo, en 2017, se entregaron 19.220 licencias de moto para hombres mientras que para las mujeres fueron 2.656.

Con respecto a personas conductoras involucradas en accidentes con víctimas, nuevamente los datos reflejan una diferencia dramática, pues en 2015 se reportaron 24.647 eventos provocados por hombres, mientras que 6.892 fueron ocasionados por mujeres. El dato de personas fallecidas en sitio muestra un comportamiento similar, con 396 hombres y 62 mujeres en 2017.

Acceso a participación en operación de transporte público y labores de control

Las brechas se evidencian de manera dramática en cuanto a quienes ostentan concesiones de taxis, prestación de servicios especiales, y ocupación como policía de tránsito, según la información del CTP que se detalla a continuación:

Tabla 4 Porcentajes de participación de hombres y mujeres en la operación de transporte público y en labores de regulación y fiscalización

| Tópico | Mujeres | Hombres |
|---|---------|---------|
| Concesiones de servicio de autobús ⁹ | 9.9% | 40.1% |
| Concesiones taxi aeropuerto | 6.7% | 93.3% |
| Concesiones taxi “rojo” | 12.4% | 87.6% |
| Ocupación como policía de tránsito | 6.2% | 93.8% |

Fuente: Elaboración propia, 2018

Nótese que en todos los tópicos se identifica una escasa participación de las mujeres, siendo el más alto el de concesiones de “taxis rojos”, lo cual no necesariamente significa que sean mujeres las que operan y administran estos servicios de taxi.

Los datos demuestran que tanto la operación del transporte público como las labores de control y fiscalización del transporte en general (oficiales de tránsito) están mayoritariamente en manos de hombres.

5. Descripción de las necesidades del grupo meta objetivo

La encuesta en línea arrojó datos que concuerdan con estudios realizados en otros países en cuanto a que las mujeres son las principales usuarias del transporte público en modalidad bus, y que en dicho medio experimentan situaciones de vulnerabilidad tanto en las unidades como en los espacios públicos vinculados. Las usuarias participantes refirieron experiencias de acoso, tocamientos, invasión del espacio por parte de los hombres, así como incomodidades debido al espacio físico que ofrecen los autobuses y el tren, constatando la relevancia que tiene el abordaje del servicio de transporte desde la perspectiva de género para la mejora sustancial de su prestación y uso.

En ese sentido, debe señalarse que la infraestructura asociada también fue valorada como insegura y con faltantes o deterioros (calles, aceras, paradas, terminales y en los trayectos que involucra moverse en distintos medios). La infraestructura asociada al transporte -paradas, terminales, aceras y calles-, resulta determinante para ofrecer condiciones de accesibilidad e inclusión para las personas y a su vez,

⁹ El 50% de las concesiones de autobús están otorgadas a personas jurídicas, por lo que el dato del sexo no aplica en estos casos.

condiciona la movilidad de quienes la utilizan; esto tiene especial relevancia para las mujeres, dadas sus necesidades diferenciadas en un contexto social que, si bien presenta avances, también conserva condiciones amenazantes para su seguridad y su desplazamiento confortable.

En este sentido, el estudio permite poner de manifiesto la necesidad de “dignificar” los servicios de transporte sobre todo hacia las mujeres, tanto en la calidad del servicio como en las condiciones de acceso y seguridad, considerando además que los lugares más concurridos muestran mayores eventos violentos hacia las mujeres en el espacio público, es en estos lugares donde la información e intervenciones de campañas para la sensibilización han de ser priorizados en procura de prevenir, denunciar y atender el acoso y otras formas de violencia contra las mujeres.

5.1 Principales hallazgos de la encuesta electrónica

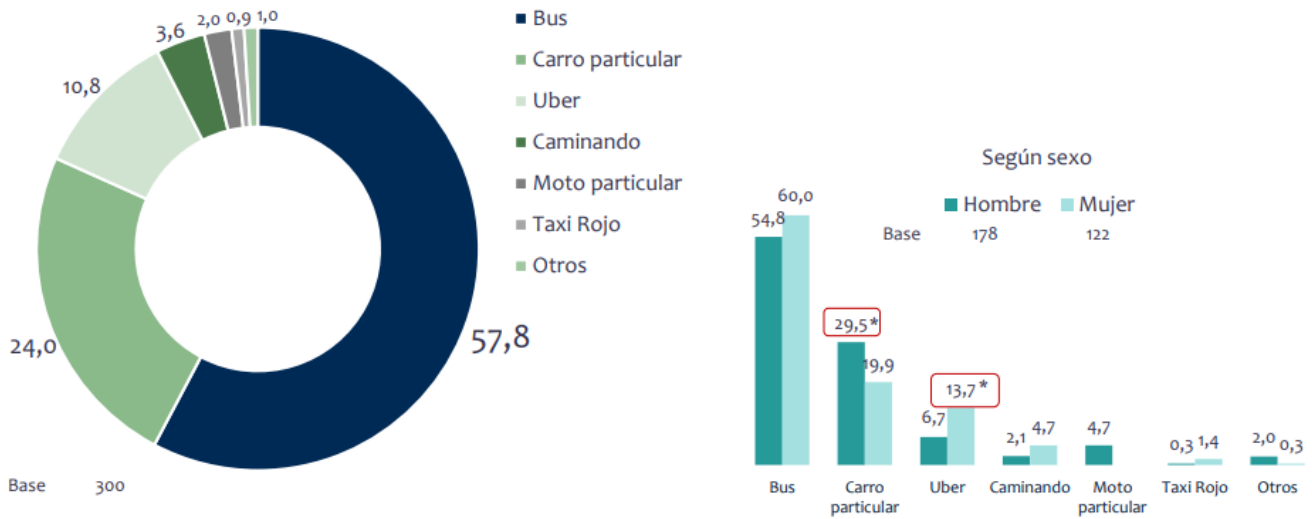
Medios de transporte más utilizados

Para su desplazamiento, las mujeres recurren en mayor medida al uso de autobús, taxi “rojo” y tren como medios de transporte público. Por otra parte, como medios privados de mayor uso aparecen el Uber y el carro particular. Asimismo, la caminata se reporta como una modalidad importante de desplazamiento utilizada por las consultadas (49.2% frente al 47.6% reportado por los participantes). Cabe señalar que estos datos muestran coincidencias en relación con los que obtuvo el estudio sobre movilidad y género realizado por Mena & Soler (2014), en España, cuyos hallazgos muestran que las mujeres hacen más de la mitad de sus viajes a pie.

No obstante, debe señalarse que la comparación entre la frecuencia de uso de los diversos medios de desplazamiento reportada por hombres y mujeres en la encuesta no muestra diferencias sustanciales entre ambos grupos, salvo en el caso de la bicicleta, donde el 15,2% de hombres y el 6,0% de las mujeres consultadas reportan su uso. A su vez, una mayor proporción de hombres utilizan esta forma de desplazamiento para la recreación.

Ese dato tiene relación con patrones de crianza y roles de género asociados con el aprendizaje y uso de dicho medio de transporte, así como con la movilidad de cuidado característica de las mujeres, la cual limita el uso de la bicicleta para la atención de sus diversas tareas. Este hallazgo pone de manifiesto el reto para la estimulación de su uso por parte de las mujeres y con ello, potenciar la disponibilidad de alternativas y oportunidades en la movilidad activa, considerando sus necesidades diferenciadas.

La siguiente gráfica muestra el detalle de la información sobre los medios de transporte más utilizados en general y según género:



Fuente: Encuesta en línea, 2018

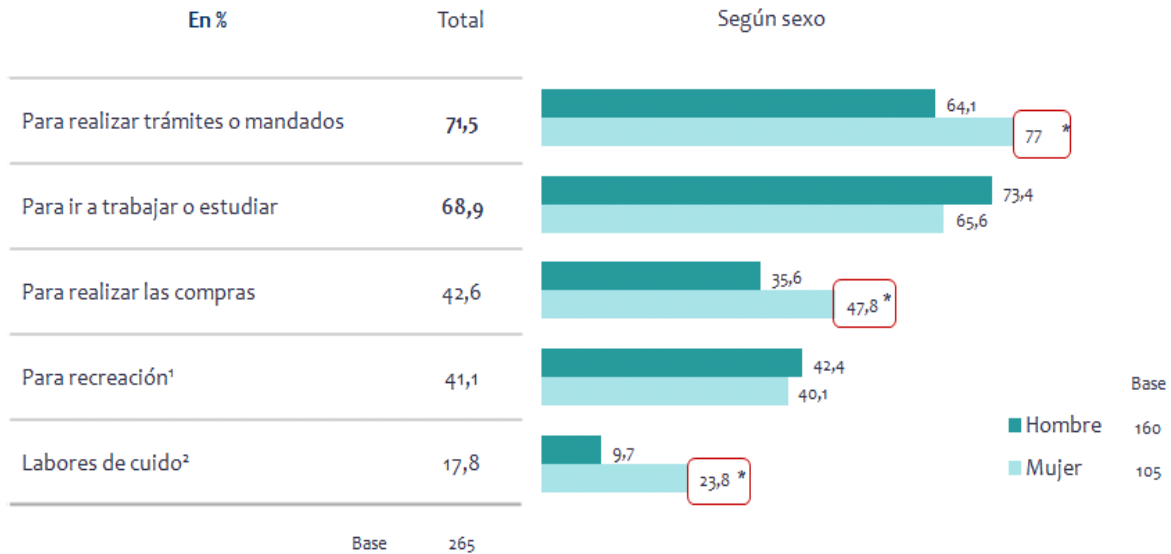
En cuanto al uso de vehículo particular, la encuesta ofrece datos que resultan concordantes con la información sobre tenencia de licencias de conducir, puesto que los hombres reportaron en un 87,9% su uso, frente al 49,7% referido por las mujeres. Que las mujeres muestren un mayor uso de Uber tiene relación con las necesidades diferenciadas por género, puesto que sus patrones de movilidad son complejos y requieren de flexibilidad y bajo costo. El escaso uso del taxi “rojo” también llama la atención pues se relaciona con condiciones de servicio y de costos del servicio.

Motivos de viaje según género

En motivos de uso en transporte colectivo se destaca que las mujeres utilizan el bus para realizar trámites y mandados (77%), para realizar compras (47,8%) y para labores asociadas al cuidado de personas (23,8%). Nótese también aquí la semejanza con los hallazgos de Mena & Soler (2014), quienes reportan que, en Valencia, España la movilidad de las mujeres tiene como razones prioritarias aquellas asociadas con su doble jornada, refiriéndose a las labores domésticas y de cuidado, y de trabajo remunerado. Asimismo, el 53,1% de las mujeres dicen que no tienen otra opción para trasladarse.

Debe hacerse notar la diferencia según género de casi 10 puntos porcentuales entre hombres y mujeres que reportan el uso de bus o tren para desplazarse por motivos de estudio o de trabajo. Diferencia que resulta inversa cuando el motivo es realizar compras; claramente, se trata de diferencias por condición de género. Tales diferencias se agudizan en el caso de razones de desplazamiento por cuidado, donde la diferencia es de poco más de 14 puntos porcentuales.

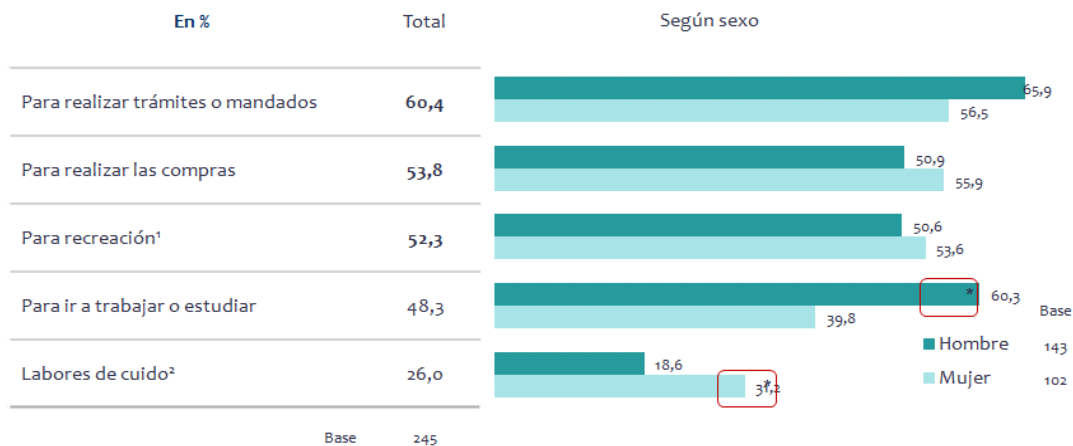
Bus o tren *Entre quienes lo usan*



Fuente: Encuesta en línea, 2018

En cuanto a los motivos para usar taxi, Uber o porteadores, los hombres reportan un dato significativamente diferente al de las mujeres: ellos indican utilizarlos para ir al trabajo o estudio en un 60.3%, frente a un 39,8% reportado por las mujeres para esa misma finalidad. En este grupo de medios de transporte se mantienen diferencias por género pues las mujeres reportan en un 31,2% su uso para labores de cuidado frente al 18,6% reportado por los hombres.

Taxi Rojo, Uber, porteadores o servicio privado de transporte *Entre quienes lo usan*



Fuente: Encuesta en línea, 2018

En relación con los motivos de uso del vehículo particular, el contraste más sensible continúa ratificando las diferencias por condición de género, puesto que su uso para labores de cuidado es reportado por el

33,4% de los hombres y el 46,4% de las mujeres; para ir al trabajo o a estudiar, dichos grupos reportan su uso en un 75,1% y 65,6%, respectivamente. Los demás rubros no muestran diferencias significativas.

Al viajar en carro particular principalmente se valoran los aspectos de:



Comodidad al viajar 78,8%



Mayor flexibilidad 70,3%



Seguridad y protección 53,7%



Es más rápido y eficiente 53,7%

Base 75

Fuente: Encuesta en línea, 2018

Finalmente, cabe señalar que existe un reconocimiento, acentuado en el caso de las mujeres, acerca de las facilidades que otorga el vehículo particular a personas con movilidad reducida, referido por el 25,8% de las mujeres y el 12,1% de los hombres. Esta misma razón fue señalada mayoritariamente por las mujeres en cuanto al uso de UBER (28,2% frente al 10,7% de hombres). Esta información continúa ratificando los patrones de movilidad de cuidado de las mujeres, dinámica ampliamente desarrollada en el estudio.

Desventajas según tipo de transporte

Para el estudio de transporte y género en relación con el cambio climático también es preciso analizar las dificultades o desventajas que para las personas consultadas representa el uso de vehículo particular, el autobús, y el tren.

En ese sentido, las mujeres señalan de manera significativa la agresividad y violencia por parte de quienes conducen, en comparación con lo indicado por los hombres (67,9% y 46,9%, respectivamente). Las demás razones señaladas se muestran en la imagen de la derecha.



Fuente: Encuesta en línea, 2018

En el caso del **autobús**, la lentitud del desplazamiento ocupa el primer lugar. Es comprensible que se trate de una desventaja sensiblemente mayor que la referida en el caso del vehículo privado, pues mientras que estos optan por rutas alternas, los autobuses obligatoriamente deben utilizar las vías autorizadas para su traslado, vías que comparten con el resto de la flota automotor en carretera.



Fuente: Encuesta en línea, 2018

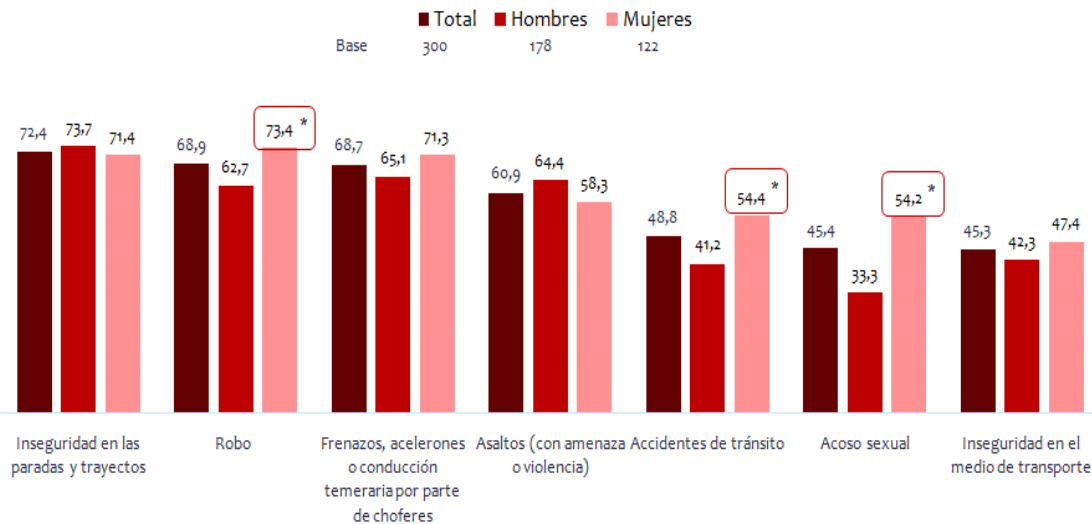
Otras desventajas de dicho transporte se reseñan en la figura de la derecha. Debe destacarse que para las mujeres resulta especialmente significativo el espacio y los horarios, en correspondencia con sus patrones de movilidad.

En dificultades y desventajas del tren las mujeres destacan que es inseguro (26,7% frente a un 17,7% de los hombres), y nuevamente de manera mayoritaria en relación con los hombres, señalan que no es accesible para personas con movilidad reducida (20,6% frente a 15,6% de los hombres. Otras dificultades

que pueden considerarse significativas son la no llegada del servicio al lugar de destino (65.8%), la lejanía de las paradas (34.2%), la incomodidad al viajar por sobrecarga de personas usuarias (33.6%), y su deficitaria conectividad con otros transportes (29.4%).

Condiciones de riesgo para la movilidad en el espacio público y transporte

Los riesgos reportados en cuanto al uso de transporte público según género se presentan en la siguiente gráfica:



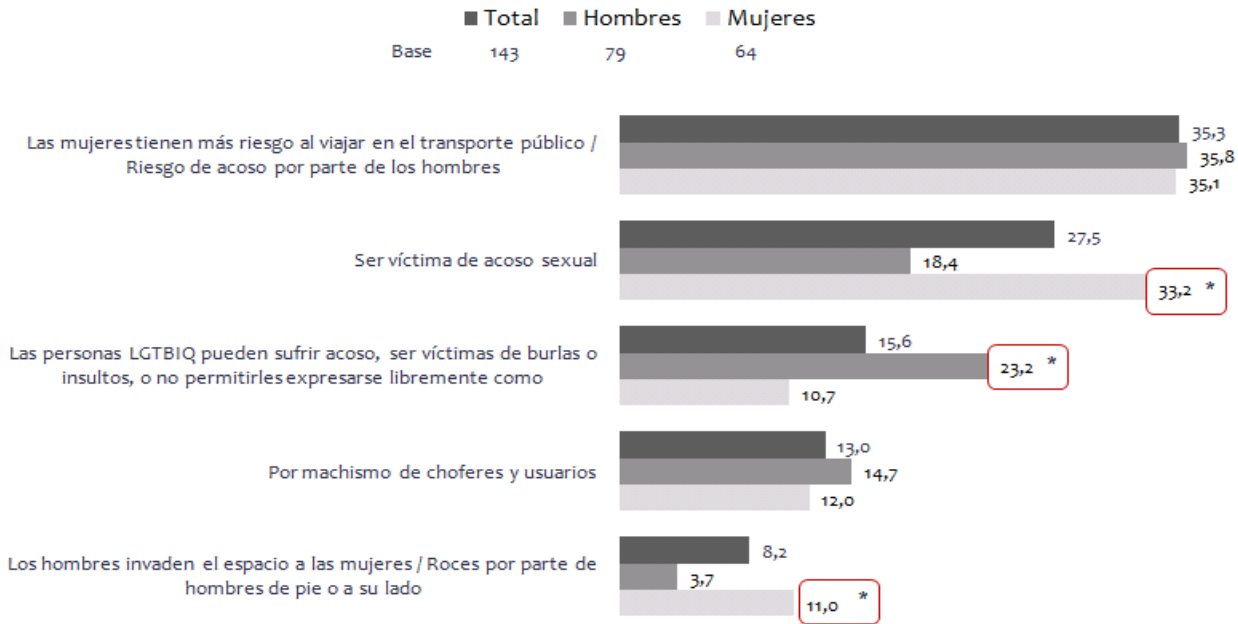
Fuente: Encuesta en línea, 2018

Nótese que solamente en el caso del acoso sexual el porcentaje de menciones es inferior al 40% y que corresponde a respuestas de hombres participantes. Ese dato debe llamar la atención en cuanto a que podría estar revelando un grado considerable de sensibilidad en relación con la temática por parte de esa parte de la población, que a su vez constituye un espacio de oportunidad para continuar sensibilizando en prevención, atención y sanción del acoso sexual callejero.

En el caso de la inseguridad en las paradas y trayectos, se alcanza el porcentaje más alto de menciones; llama la atención que dichas menciones son levemente menores en el caso de las mujeres. No obstante, debe prestarse especial atención al tema de acoso sexual, donde ellas reportan una diferencia porcentual de más de 20% en relación con la manifestada por los hombres. Queda evidenciado que la mejora en condiciones de seguridad en el espacio público resulta crucial para incrementar el uso del transporte colectivo, junto con la atención de infraestructura y condiciones de espacio dentro de las unidades.

Resulta interesante que, a pesar de la mención y relevancia del tema de acoso y tocamientos referidos por las mujeres, pareciera no existir un reconocimiento y sensibilización acerca de los riesgos de su ocurrencia asociados al hecho de ser mujer o ser hombre. Esto, con base en que un 48,7% reconoce que sí hay diferencias mientras que un 51,3% considera que no. Es importante señalar que entre la población más joven (el 65,1% de la población con 16 a 25 años) ocurre un mayor reconocimiento de esas diferencias por condición de género. Por su parte, la opinión de que no hay diferencia en los riesgos aumenta en los hombres de edades entre los 25 a 54 años, incrementándose entre los de 55 o más (72,2%).

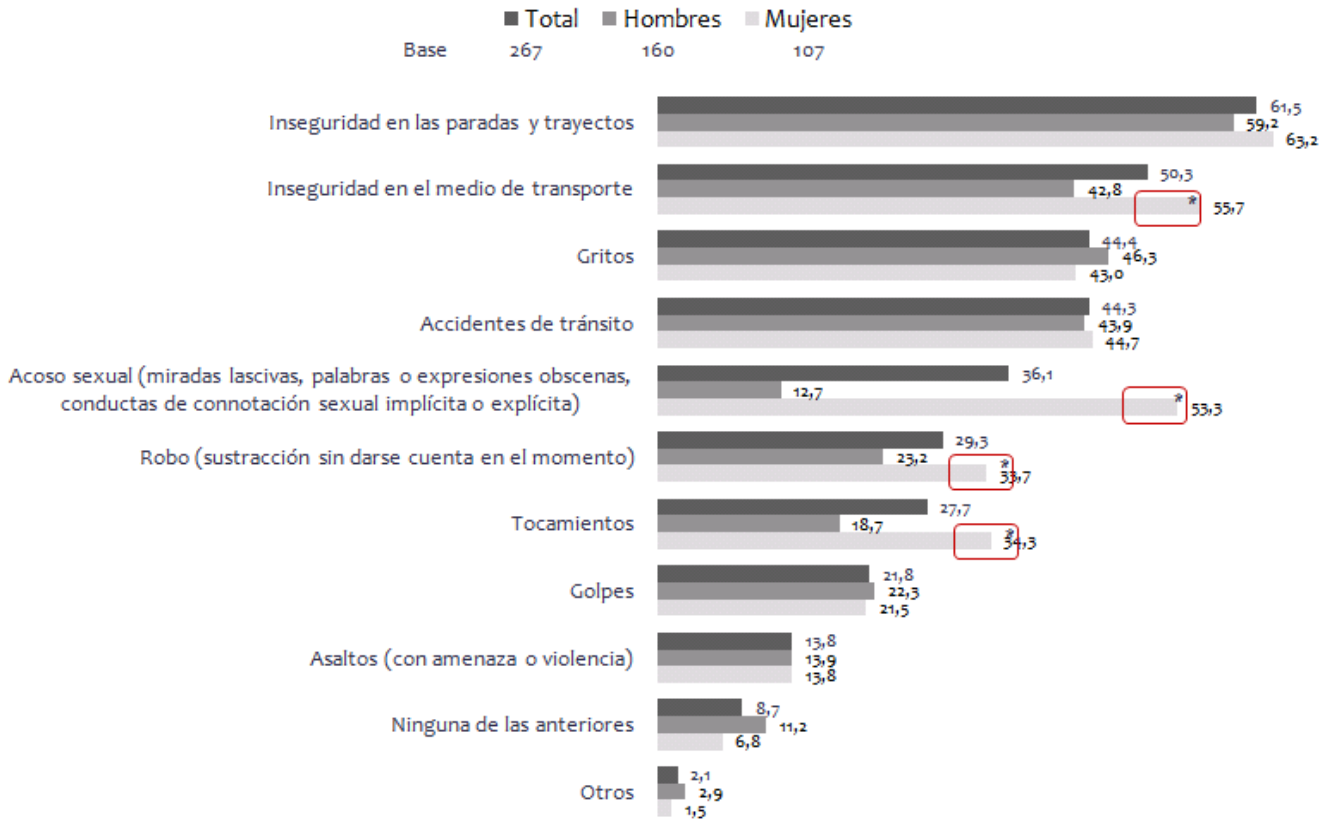
En la siguiente gráfica se muestran los porcentajes relacionados con la opinión acerca de las razones por las cuales las personas encuestadas consideran que sí existe diferencia según género en materia de riesgos para ser víctima de acoso sexual.



Fuente: Encuesta en línea, 2018

Debe destacarse que las mujeres señalan de manera significativa que los hombres invaden su espacio y tienen roces indebidos (11% frente a un 3,7% en el caso de los hombres). Nuevamente, en el caso de los hombres, estas dos situaciones son mayoritariamente reconocidas por jóvenes -16 a 34 años-.

En las experiencias de riesgo referidas en la encuesta se destaca en primer lugar la inseguridad en las paradas y trayectos (59,2% hombres, 63,2% mujeres). La inseguridad en el medio de transporte reporta una diferencia significativa para las mujeres (55,7%) mientras que los hombres lo señalan en 42,8%. El acoso sexual también se reporta como una de las situaciones de riesgo significativa para las mujeres (53,3% frente al 12,7% indicado por los hombres). El detalle se ofrece en la siguiente gráfica:



Fuente: Encuesta en línea, 2018

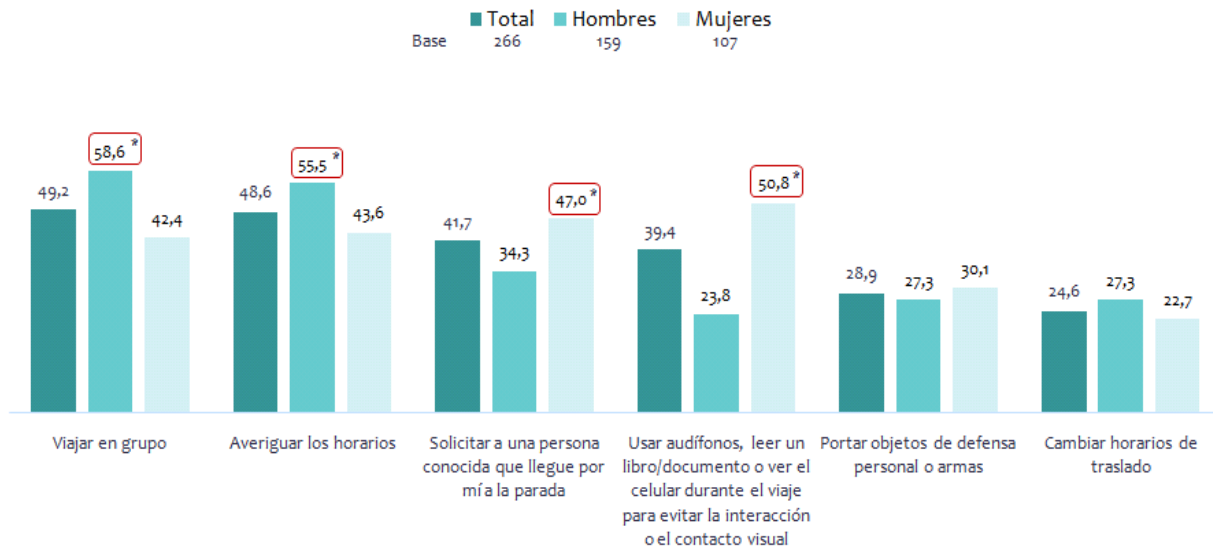
Una situación preocupante son los bajos niveles de denuncia ante situaciones de violencia o riesgo. Las personas que han denunciado representan solo un 19,2% frente a un 80,8% que reporta no haberlo hecho. No se establecieron diferencias significativas entre hombres y mujeres en este caso. La instancia ante la que más se denuncian es a la empresa de transporte en un 89.9% de los casos, seguida por la Fuerza Pública (16,2%) y el OIJ (10%).

El 79,1% reporta conocer que otras personas han sufrido situaciones de riesgo. De ese total, el 76,5% son mujeres. Las situaciones de riesgo fueron reportadas en la siguiente frecuencia:

- Robos y asaltos: 64,9% y 58,9%, respectivamente
- Tocamientos y acoso sexual: 52,1% y 50,4%, respectivamente
- Inseguridad en paradas y trayectos: 44,5%
- Inseguridad en el medio de transporte: 43,2%
- Gritos y golpes: 39,7% y 32,3%, respectivamente
- Violación sexual: 7,2%

Valga destacar que los casos de violación sexual son ampliamente más conocidos por mujeres, y que la inseguridad tanto en paradas o en trayectos, es reportada mayoritariamente por hombres.

Algunas de las estrategias para evitar riesgos en el transporte público utilizadas en su mayoría por las mujeres, se indican en la siguiente gráfica.





Fuente: Encuesta en línea, 2018

Cabe señalar que “leer un libro” o “ver el celular para evitar la interacción o contacto visual” es la estrategia más utilizada entre las personas más jóvenes (de 16 a 25 y de 25 a 34 años). Por otra parte, en términos generales, las usuarias reportan como principales estrategias para evitar riesgos: viajar en grupo, averiguar horarios y gestionar compañía en las paradas (evitar estar sola).

Mejoras en el servicio de transporte público

En las condiciones para brindar un servicio adecuado para las mujeres y niñas, en los primeros lugares se señalan la capacitación a choferes en servicio y buen trato, mecanismos de prevención, denuncia y atención del acoso, así como más espacio para viajar.

Otros aspectos señalados fueron la necesidad de horarios especiales o ajustados, donde las opiniones según género muestran el acento en el interés de parte de las mujeres (30,7% en comparación con el 21,0% de parte de los hombres), la participación de mujeres en la toma de decisiones del sector (46,0%), mujeres conductoras de unidades de transporte (43,5%), y la existencia de terminales de buses (40,6%).

| Oportunidades de mejora del TP para mujeres y niñas | | | |
|--|------|---|---|
| | |  |  |
| Capacitación a choferes en servicio y buen trato al cliente | 76,9 | 78,3 | 75,8 |
| Mecanismos de prevención del acoso | 65,9 | 68,3 | 64,1 |
| Mecanismos efectivos de denuncia y atención de acoso | 64,9 | 63,8 | 65,7 |
| Más espacio para viajar con niños o niñas, llevar bolsas, paquetes o equipajes | 62,6 | 55,5 | 67,8 |

Otros datos destacables

- La peor nota en el transporte público la obtuvo el servicio de taxi “rojo” (servicio de taxi oficial). Así lo vieron las personas encuestadas: es caro (86,2%), no hay amabilidad en el servicio (64,4%), estrés de personas conductoras (54,5%).
- Este estudio no es la excepción en cuanto a reconocer el tiempo que está invirtiendo la población en traslados. Al traducir las horas en días, son aproximadamente 27 días al año invertidos en desplazamiento vial, especialmente en buses. En un día típico lo más utilizado es el bus o tren, muy por encima de los otros medios de transporte consultados. Estos medios son utilizados en mayor proporción por las personas más jóvenes. En un segundo nivel se ubican el carro particular y las modalidades de Uber, taxi “rojo”, porteadores o transportes privados.
- Según las personas encuestadas, el traslado total en bus o tren en un día típico toma en promedio casi 2 horas y media. En taxi rojo, Uber, porteador o servicio privado de transportes el promedio es de 1 hora y 19 minutos, siendo un poco más extenso el tiempo de uso entre las mujeres.
- En carro o moto el tiempo de desplazamiento promedio es de 1 hora 48 minutos, lo cual se mantiene similar para ambos sexos.
- El 70,2% de las personas que utilizan el bus como el medio más frecuente lo usan más de 4 veces por semana.
- El 75,4% de las personas que utilizan el carro particular como el medio más frecuente lo usan más de 4 veces por semana.
- El precio es una de las principales ventajas de los buses. Sin embargo, debe tomarse en cuenta que las mujeres usuarias refieren su uso especialmente por carecer de otra opción más favorable.
- La limitación de las rutas y la falta de aseo también son aspectos reprochados a las unidades de autobús.
- El precio y aspectos relacionados al servicio y trato ofrecido por los choferes son las principales desventajas identificadas en el taxi rojo.

5.2 Principales hallazgos de las entrevistas

Pese a que la mayoría de las personas de instituciones públicas entrevistadas muestran tener nociones acerca de la desigualdad y las diferencias en las condiciones de vida y de roles entre géneros, esto no necesariamente se refleja en el quehacer de su trabajo cotidiano, es decir, no se ha incorporado como una línea de trabajo de la mayoría de las instituciones; incluso, hay casos que claramente expresan que género es materia de Recursos Humanos u otros departamentos administrativos. Aunque dentro del sector ya se cuente con mujeres líderes destacadas y que están apuntado a una serie de acciones y proyecciones a seguir, la capacitación y sensibilización de género es uno de los vacíos en el sector, como se verá en el desarrollo de las siguientes secciones.

Participación de mujeres en puestos no tradicionales en instituciones y organizaciones del sector transporte

En la gobernanza del sector recrudece la disparidad. En esta área el sector se caracteriza por ser tradicionalmente masculino. No obstante, se debe destacar que, aunque los puestos jerárquicos en el sector son predominantemente masculinos, han existido y existen liderazgos de mujeres claves en el gremio.

En términos generales todavía el enfoque de género no ha permeado a las instituciones vinculadas al transporte en el país como para que sea una línea transversal de trabajo; en algunas instancias podría verse incluido, pero de manera desarticulada y delegando en una persona, o bien en instancias como recursos humanos o comisiones ad hoc dentro de la institución.

En el proceso de entrevista, la mayoría de quienes representan instituciones y organizaciones consideran que existen avances en materia de igualdad entre hombres y mujeres. Sin embargo, conforme la entrevista va profundizando en la vivencia a lo interno de la institución y en el ámbito social general, emerge el reconocimiento de que todavía queda mucho trabajo por hacer en cuanto al proceso de igualdad y equidad.

Se entrevistó una funcionaria del MOPT, ex viceministra de transportes, quien actualmente se desempeña como asesora del ministro, y señaló que efectivamente los puestos jerárquicos están ocupados en su mayoría por hombres. Su planteamiento en la entrevista sugiere aglutinar liderazgos a nivel regional y nacional para generar acciones estratégicas, participando activamente en la instancia internacional Mujeres en Movimiento ("Women in Motion"), una iniciativa multinivel para la inclusión de diferentes sectores y en el intercambio de conocimientos con otros países.

A su vez, destacó que el MOPT prevé la generación de una política pública de movilidad que esté transversalizada por el género. De hecho, desde la reflexión de trascender el tema de género enfocado en las mujeres se pretende la incorporación de otras condiciones como las que integran a la comunidad LGTBIQ.

Otra figura clave tanto dentro del área específica de transporte como en el área de Cambio Climático y que está posicionando elementos claves de la agenda de género, es la Dirección de Cambio Climático. Su directora señala que los espacios y puestos de poder son masculinos. Es desde esta Dirección que se está haciendo un esfuerzo de transversalización del enfoque de género en la Estrategia Nacional de Cambio Climático y el Plan de Descarbonización del Sector Transporte. Se reconoce que hay limitaciones todavía a nivel técnico y de capacidades para lograrlo, pero se está colocando como parte de la discusión y elaboración para las Contribuciones Nacionales en la Agenda de Cambio Climático.

Es destacable también que la Presidencia Ejecutiva del INCOFER está en la actualidad a cargo de una mujer, tratándose de la única que ha desempeñado el más alto puesto jerárquico en esta institución. Ella analiza desde su quehacer cómo el sector está ocupado en su mayoría por hombres y que el sector transporte representa un espacio muy cerrado para el ejercicio de liderazgos de mujeres. Recientemente se logró que el instituto aporte a la campaña "Mi triple compromiso" diseñada por el Gobierno Local de Heredia y replicada por el INAMU en coordinación con el INCOFER. Incorpora divulgación de información sobre el acoso sexual y la rotulación de vagones del tren; se encuentran en etapa de preparación de mensajes en los tiquetes del pasaje.

En los sectores privados también se encontró mujeres en posiciones de liderazgo, tal es el caso de las Direcciones Ejecutivas que representan las cámaras de empresas de autobuses como CANATRANS y CANABUS. Por parte de las representantes se reconoce también que el espacio ha estado ocupado por hombres y que poco a poco se ha abierto a la participación de mujeres, aportan que las iniciativas en género por parte del sector público no llegan a permear al sector privado y que los proyectos en los que han participado, en relación con el acoso en el transporte, han sido por iniciativa y propuesta del sector privado. No obstante, existen ejemplos de iniciativas del sector público como ha sido señalado y se amplía en la siguiente sección.

Según información de CANATRANS, pocas mujeres se desempeñan como choferes de autobús y algunos otros puestos tradicionalmente considerados como masculinos incluyendo mecánicas, chequeadoras y lavadoras de autobuses. Por ejemplo, esta organización aglutina el 70% de la flota de buses del país y contabiliza que, de 8.000 choferes, 10 son mujeres. Se reconoce que existe conciencia y apertura desde cámaras y empresas para la incorporación de mujeres en los espacios sobre todo de operación, donde existe una opinión generalizada de que la participación de las mujeres marca una diferencia sustancialmente positiva en el servicio al cliente. A pesar de que han comunicado por medio de la prensa que tienen especial interés en atraer a mujeres en estos puestos de trabajo, refieren que aún no consiguen que más mujeres se acerquen a desempeñar dichas ocupaciones (choferes, mecánicas, lavadoras, chequeadoras, entre otras).

En el sector de taxis no se evidencian liderazgos femeninos, pues el número de líderes mujeres es escaso. En tanto, en el sector de carga la participación de mujeres es nula en puestos de liderazgo, toma de decisiones y operación. Así lo confirma el Director Ejecutivo de CANATRAC, quien reconoce que este sector no tiene participación de mujeres a excepción de cargos en puestos administrativos de la cámara. Asimismo, reconoce que el trabajo que involucra el transporte de carga implica jornadas extenuantes que no invitan a participar a las mujeres, esto junto con el hecho de que, si el vehículo de carga no se encuentra en la GAM, no disponen de vehículos de auxilio para cambios de llanta o problemas mecánicos de las unidades. Esto deja entrever la consideración de que para las mujeres el cambio de llantas o atención de problemas mecánicos no es factible, mostrando parte de los retos por abordar en materia de igualdad y equidad de género en el sector.

En el sector de Organizaciones de la Sociedad Civil (OSC) si bien prevalece un liderazgo privilegiadamente masculino y poca reflexión al respecto, se evidenció también un crecimiento de la participación de las mujeres y liderazgos de mujeres en el campo sobre todo de la movilidad activa (en las reivindicaciones sobre el uso de bicicleta y la reapropiación de los espacios públicos).

Finalmente, conviene señalar que pese a todos los intentos por entrevistar a representantes de la empresa UBER, no fue posible conseguir un espacio en el que se pudiera obtener la información acerca de este sector emergente, pero con amplio alcance de personas usuarias de servicios de transporte en el país.

Experiencias de incorporación del enfoque de género en el sector

Con base en la información aportada por las personas entrevistadas se considera que la cantidad de iniciativas con enfoque de género del sector presentan un estado incipiente. En total existen 16 proyectos o iniciativas relacionados con género y ocho investigaciones que contribuyen en la integración de la perspectiva de género en el sector.

El detalle se ofrece en las siguientes tablas:

Tabla 5 Datos e investigación de género y transporte (o movilidad) en el sector

| Generación de datos e información desagregada y con enfoque de género | Institución | Año |
|---|---------------------------|------|
| 1.Percepción del Transporte Público con enfoque de género | GIZ | 2018 |
| 2.Análisis de género del sector transporte en Costa Rica | GIZ | 2018 |
| 3.Encuesta sobre sistemas de bicicletas públicas con datos desagregados por | Municipalidad de San José | 2017 |

| | | |
|---|--------------------------------|------|
| sexo | | |
| 4. Inclusión de datos relacionados a condiciones de género para el uso del ciclocarril de Montes de Oca | Municipalidad de Montes de Oca | 2016 |
| 5. Plan Integral de Movilidad Urbana sostenible para el Área Metropolitana de San José (PIMUS) | BID | 2017 |
| 6. Factores de riesgo asociados al género en la conducción de acuerdo con las percepciones de motociclistas varones jóvenes en Costa Rica | INS-COSEVI | 2016 |
| 7. Estadísticas desagregadas por sexo | COSEVI | 2016 |
| 8. Ciclovía y género | UCR (Escuela Psicología) | 2013 |

Fuente: Elaboración propia con base en entrevistas, 2018.

Se destaca que, de los ocho estudios, tres son elaborados por entidades de cooperación internacional, dos por municipalidades, dos por instituciones públicas del sector y uno por una entidad académica.

Tabla 6 Instituciones y organizaciones liderando iniciativas y proyectos que son sensibles al género

| Nombre del proyecto | Número de Iniciativas | Institución/organización | Año |
|--|-----------------------|--------------------------|------|
| 1. Mujeres en movimiento (Women in Motion) | 1 | MOPT | 2018 |
| 2. 5C Consejo Consultivo de Cambio Climático, 3. Transversalización del género en el Plan de Descarbonización de Costa Rica. 4. Participación del INAMU en Comité Técnico Interministerial de Cambio Climático | 3 | DCC MINAE | 2018 |
| 5. Ecovillas (en fase de elaboración, incluye movilidad y espacios públicos seguros para las mujeres) | 1 | PNUD | 2018 |
| 6. Empoderamiento de las mujeres a través del uso de la bicicleta: Santa Ana en Cleta | 1 | Municipalidad Santa Ana | 2018 |
| 7. Acoso en los espacios y transporte Público (INCOFER, CANATRANS) 8. Protocolo de Intervención Policial en la Atención de Casos de acoso sexual en espacios público o de acceso público | 2 | INAMU | 2018 |
| 9. Condiciones para el nuevo tren eléctrico sensibles al género | 1 | INCOFER | 2018 |
| 10. Facilitaron unidades para campaña anti acoso en los buses 11. Establecimiento de la Comisión de género: capacitación a choferes y construcción de buenas prácticas 12. Creación de fuentes de trabajo 13. Elaboración de proyecto "Botón de Pánico" | 4 | CANATRANS | 2018 |
| 14. Participan de la iniciativa Proyecto Mujer en la Ingeniería | 1 | Lanamme (UCR) | ND |
| 15. Campaña "Mi Triple compromiso" contra el acoso en el Transporte Público) | 1 | Municipalidad Heredia | 2017 |
| 16. Cleteadas de mujeres | 1 | Chicas en Cleta | 2016 |

Fuente: Elaboración propia, 2018

Si bien dichas iniciativas no se encuentran articuladas entre sí y se desconoce sus condiciones de sostenibilidad en el tiempo, son también una muestra de que en los últimos dos años se han activado diferentes formas de respuesta por parte de distintas entidades públicas y privadas.

Si se analizan las temáticas de los proyectos e iniciativas, se identifica que casi un 30% corresponde a gestión de datos y en igual porcentaje a campañas, tal como se identifica en la siguiente tabla:

Tabla 7 La distribución de proyectos según énfasis, en números

| Temas de los proyectos e iniciativas | Cantidad | Porcentaje |
|---|-----------|-------------|
| Liderazgos de las mujeres en el sector | 3 | 12,5% |
| Transversalización del género en políticas y programas | 2 | 8,3% |
| Formación Técnica/Capacitación y oportunidades económicas | 2 | 8,3% |
| Campañas y acciones contra el Acoso | 6 | 25,0% |
| Movilidad y Empoderamiento | 3 | 12,5% |
| Datos desagregados e investigaciones | 8 | 33.3% |
| Total | 27 | 100% |

Fuente: Elaboración propia, 2018

La información cualitativa sobre estas iniciativas permite comprender que la temática está ganando terreno en el país. A continuación, casos concretos puestos en contexto:

En 2018, el INAMU replicó parcialmente una estrategia de comunicación desarrollada por el Gobierno Local de Heredia, para posicionar la problemática del *acoso sexual en espacios públicos* en sector transporte -autobuses y tren-. Algunas de las acciones están en proceso de desarrollo actualmente. Alrededor de 5 millones de personas son usuarias mensuales en esas líneas.

También se desarrollaron acciones de campaña en redes sociales, un protocolo de actuaciones y capacitación de choferes en líneas priorizadas, una estrategia de comunicación para posicionar la problemática del *acoso sexual en espacios públicos* en sector transporte específicamente en trenes. Se rotularon vagones y se dispuso información interna capacitación personas maquinistas, cobradoras y otras.

Otras acciones que se desarrollaron por parte del INAMU se concentraron en:

- Acompañar proceso de formulación proyectos de ley y protocolos
- Capacitación a personas funcionarias de la Fuerza Pública y de otras instituciones públicas
- Decreto y Directriz Presidencial de Declaratoria de Interés Prioritario la Violencia contra las Mujeres

Asimismo, se han realizado esfuerzos por incluir y acercar al INAMU desde los compromisos con la Agenda de Cambio Climático. Aunque todavía no está integrado formalmente, el instituto fue invitado a participar en el Comité Técnico Interministerial de Cambio Climático.

La experiencia pionera en el diseño de campañas contra el acoso callejero es la denominada “Mi triple compromiso”, la cual se desarrolló en el marco de un proyecto impulsado por la oficina de Igualdad, Equidad y Género, del Gobierno Local de Heredia. Esta iniciativa se realizó en alianza con las empresas autobuseras de la provincia para sensibilizar y capacitar a choferes de autobús sobre el acoso sexual en el transporte público, accediendo al 10% de todas las unidades de transporte y a más de 100 choferes que dan servicio en el cantón. Asimismo, se realizó una campaña pública de sensibilización sobre el tema. La campaña logró que choferes y usuarias empezaran a hacer uso del servicio para la atención en caso de acoso o abuso sexual accediendo al apoyo de la oficina de Equidad, Igualdad y Género de la Municipalidad.

Representó una inversión de 20 millones de colones y de acuerdo con la funcionaria de dicha oficina, entre los principales retos estuvo acceder al empresariado con una temática que no había tenido presencia activa en la cotidianidad de su negocio.

Otra de las iniciativas a nivel cantonal en el ámbito de género y movilidad fue desarrollada por parte de Municipalidad de Santa Ana, con el proyecto Santa Ana en Cleta, el cual trabaja el empoderamiento de las mujeres por medio del uso de la bicicleta. Consiste en la facilitación de talleres para aprender a usar bicicleta, así como técnicas para el manejo eficiente y seguridad vial.

El proyecto ha capacitado a 150 mujeres en el 2018. Se propone superar la brecha de género debido a que las mujeres han tenido mayores limitaciones para el aprendizaje y uso de este medio de transporte, se enfoca en la salud, la recuperación de los espacios públicos, y contribuir con el desarrollo sostenible. Se enfoca en el objetivo de Igualdad de Género y Ciudades y comunidades sostenibles (5 y 11) de los ODS, principalmente. La iniciativa de la Municipalidad de Santa Ana se han asentado en la aprobación política por parte del Concejo Municipal para darle contenido económico y sostenibilidad al proyecto.

Por parte de la Municipalidad de Montes de Oca en el diseño del ciclocarril (4,5 km) se tomó en cuenta el criterio de mujeres ciclistas que expusieron las diversas formas de acoso que sufren y de ahí se generaron acciones como la Política Municipal contra el Acoso Callejero incluyendo una campaña en el transporte público que ya se ha diseñado, pero no se ha dado su implementación. La movilidad urbana se ha pensado con enfoque de peatonización para hacer una triangulación en el circuito universitario desde la Planificación Urbana, esto se articula con la promoción de la salud. Esto implica transformaciones conexas no solo físicas sino de temas sociales y apropiación del espacio público. Esta iniciativa ha enfrentado algunos contratiempos y oposición a nivel político dentro del Concejo Municipal, dado que no ha habido consenso sobre la decisión administrativa de llevar adelante este tipo de iniciativas.

Cabe destacar que en el nivel de gobiernos locales existe, en términos generales, un reconocimiento mayor por parte de sus representantes sobre las brechas y situaciones de violencia que cotidianamente viven las mujeres; en ese sentido, pese a que no se estén desarrollando proyectos específicos vinculados al tema de género y transporte o movilidad, sí los identifican como parte de las necesidades que deben atender; particularmente este es el caso de las Municipalidad de San José y Curridabat.

Por su parte, CANATRANS está iniciando la articulación de una comisión de trabajo sobre género que pueda ocuparse en la elaboración de buenas prácticas en la prestación del servicio con enfoque de género. Así mismo facilitaron unidades para la implementación de una campaña contra el acoso en los buses coordinada con el Gobierno Local de Heredia. Esta misma instancia está desarrollando una iniciativa de Bus Seguro con el Ministerio de Seguridad y Fuerza Pública, que podría incluir el enfoque de género para contribuir a mejorar las condiciones de viajes de las mujeres por su vulnerabilidad a robos, acoso y tocamientos. También está generando a nivel privado las primeras discusiones y valoraciones para desarrollar la idea, aún incipiente, para implementar “el botón de pánico” que permita la denuncia y atención en situaciones de riesgo.

A nivel de Organizaciones de la Sociedad Civil no se tiene el tema incorporado con respecto a las demandas específicas sobre género. Sin embargo, en 2016, el colectivo Chicas en Cleta, quienes realizan “cleteadas” semanales para reivindicar su derecho a las vías y al espacio público, se está configurando como agrupación que podría tener incidencia en el sector del ciclismo, que tradicionalmente ha tenido liderazgos masculinos con participación de cada vez más mujeres. En principio Chicas en Cleta se trató de

un grupo en el que solo participaban mujeres, sin embargo, con el paso del tiempo se volvieron mixtas, pero lideradas por mujeres.

A nivel de empresas y sector académico hay un reconocimiento de que existen vacíos importantes y que hasta el momento no se han incorporado medidas que permitan una mayor participación de las mujeres tanto en la organización institucional.

Sin embargo, es posible identificar una práctica relevante y estratégica que funciona en la Universidad de Costa Rica, denominada “Proyecto Mujer en la Ingeniería” que proviene del gremio de ingenieras y estudiantes de ingeniería, y en el cual desarrollan una serie de acciones que permiten estimular y retener a las mujeres estudiantes en las distintas carreras de ingeniería, campo de conocimiento tradicionalmente accedido por hombres.

Desagregación de datos según género

Aunque se ha apreciado que existen investigaciones y algunos datos disponibles sensibles al género, en materia de quejas, denuncias y atención no existen datos desagregados. El CTP cuenta con un centro de llamadas, sin embargo, no posee las herramientas tecnológicas y de análisis de la información desagregada por género. No obstante, el COSEVI sí dispone de datos desagregados y disponibles en línea, lo cual permitió extraer la información para el análisis de aspectos relacionados a seguridad vial de las mujeres. La información del CTP en cuanto denuncias de personas usuarias no está accesible, sin embargo, la información sobre concesionarias (de taxis, taxis del aeropuerto y servicios especiales), fueron facilitadas para esta investigación, mostrando avances en la gestión de datos diferenciados por género.

Previo al CTP, las empresas de transporte son las primeras depositarias de las quejas de las personas usuarias. En este campo, CANATRANS afirma que seis de cada 10 quejas son presentadas por mujeres, al ser estas las principales usuarias del transporte público. Sin embargo, cuando la llegada de la queja se genera desde el CTP, el sistema no ofrece la eficiencia necesaria solucionar ágilmente la situación, debido a que todas la quejas o resoluciones pasan por la Junta Directiva del CTP.

Por otro lado, también la ARESEP tiene un departamento dedicado a las quejas e información para las personas usuarias y también la Defensoría de los Habitantes dispone de un mecanismo cuando se han agotado los mecanismos anteriores.

Los hallazgos remiten a la necesidad de generar un repositorio de datos en este campo para que realmente se pueda analizar y determinar como parte de la agenda nacional las necesidades de la población usuaria de los distintos medios de transporte público. Además, brindar más información y claridad a las personas usuarias en el proceso de establecer una queja, debido a que actualmente hay que tres instancias recibiendo quejas puede resultar confuso para algunas personas.

Lejos de la transversalización de género y la descarbonización

Hay un reconocimiento por parte de representantes consultados, en cuanto a que aún no se ha incorporado el enfoque de género o la transversalización en las instituciones y programas, en parte porque no se tiene la capacidad técnica dentro de las instituciones públicas ni dentro de la institucionalidad del INAMU para facilitarlo al sector transporte, lo cual plantea desafíos para avanzar en mecanismos de coordinación y articulación intersectorial.

Otro punto en el que hay vacíos es en términos de la descarbonización del sector o acciones atinentes en relación con el cambio climático. No se logró identificar acciones para la incentivar el uso del transporte

público y para desestimular el uso del transporte privado (excepto la restricción vehicular en el área central de San José), por el contrario, existe información que revela que más personas abandonan el transporte público, y que el país está ante el reto de lograr que las empresas autobuseras operen con tecnologías limpias, logren mayor rapidez, dispongan facilidades de pago en el servicio y desarrollen mecanismos de información tecnificados, ágiles y transparentes.

Otro vacío que se señala de manera importante es la falta de trabajo en el área del transporte no motorizado. Sobre todo, en términos de estimularlo como una herramienta o facilidad para las mujeres. A pequeña escala se están desarrollando iniciativas, de manera aislada, por parte de gobiernos locales, y específicamente a cargo de mujeres solamente se identifica el proyecto Santa Ana en Cleta; se espera que para 2019 la Municipalidad de San José inicie el desarrollo del sistema de bicicletas públicas.

A nivel de la incursión del país en el tema de tecnología de bajas emisiones, no se ha contemplado aún la inserción de las mujeres en capacitación técnica, de operación y como usuarias. Esto representa un área de gran potencial para desarrollar acciones que permitan innovar y abrir los espacios para que las mujeres participen de manera activa en el cambio tecnológico que debe de realizar el país.

Con respecto al transporte de carga, particularmente está experimentando una situación desde 2008 que afecta y provoca el desperdicio de combustible. Por instrucciones del Departamento de Ingeniería de Tránsito existe la directriz de restricción vehicular para transporte de carga, la cual les limita transitar por 5 horas, sin embargo, el 60%, de la flota de carga es responsable de transportar productos perecederos, por lo que durante esas horas los vehículos se encuentran “quemando” combustible (diesel) debido a que deben mantenerse encendidos para mantener los productos sin cortar la cadena de frío.

Experiencias de género y transporte de otros países

La mayoría de las personas representantes del sector conoce experiencias en otros países, en cuanto a la implementación de medidas o acciones segregatorias que se han desarrollado para la protección de la integridad de las mujeres (buses o vagones exclusivos para mujeres). No obstante, si bien estas medidas se han instaurado en casos de violencia exacerbada (violaciones sexuales en las unidades) conllevan limitaciones y la preservación de líneas divisorias entre los géneros que pueden generar otras violencias y discriminaciones debido a que evitar la integración y limitar la libertad de las mujeres pueden no aportar una solución real a un problema estructural de violencia en las sociedades (Falú, 2018, Congreso de Movilidad Urbana).

Otra de las medidas mencionadas son los servicios de taxis brindados por mujeres, iniciativas que contribuyen a generar oportunidades y fortalecimiento de capacidades en el desempeño de este tipo de puestos para las mujeres. En su mayoría, las experiencias recuperadas en las entrevistas son las mismas que se reseñan en el Anexo I del informe.

Buenas prácticas

El PNUD está desarrollando ejemplos valiosos sobre la incorporación e innovación desde la perspectiva de género. Actualmente, se encuentran en el desarrollo de un proyecto llamado Ecovillas, en coordinación con el INDER, en el que se integran varios temas, incluyendo la movilidad. El proyecto está en su etapa de diseño, pero se puede mencionar que toma en cuenta aspectos relacionados con la accesibilidad, espacios seguros para las mujeres, acciones para prevenir la violencia, soluciones habitacionales sostenibles y rutas de emergencia. Cabe destacar que en cada uno de los proyectos que implementa este organismo internacional tiene marcadores internos con perspectiva de género.

6. Análisis socioeconómico sobre la igualdad de género en el país, el sector y las organizaciones asociadas

Conclusiones generales

Queda en evidencia que se debe articular la agenda de género con el sector transporte en el país. El sector se encuentra ante las puertas de un proceso de modernización, que exige una transformación que permitiría la transversalización del enfoque de género.

Los datos recabados por la investigación demuestran que es urgente la incorporación de la perspectiva de género y las necesidades de las mujeres para acompañar el incremento de formas de transporte que contribuyan a la mitigación de impactos del cambio climático y para el cumplimiento de los Objetivos del Desarrollo Sostenible, sobre todo en sus énfasis de Igualdad de género y Ciudades y comunidades sostenibles.

En general en el sector se manejan los términos relacionados a la desigualdad de género pero requiere de un esfuerzo técnico y de sensibilización mayor para la incorporación a todo nivel de las condiciones y las necesidades de las mujeres y poblaciones más vulnerables. Esto contribuiría a crear servicios y mejorar los existentes adecuados a las diversas demandas de la población usuaria, con especial atención de las mujeres.

Se hace evidente también la necesidad de trabajar desde la más alta jerarquía de los entes rectores, en abrir los espacios a las mujeres para que los puestos de toma de decisión, planificación y operación, el sector paulatinamente sea más paritario y que contemple otras perspectivas más allá de las que han prevalecido y que lamentablemente han invisibilizado las situaciones de las mujeres y poblaciones más vulnerables. El hecho de que existen áreas o subsectores dentro del Sector Transporte en donde no existe o es prácticamente nula la participación de las mujeres, hace indispensable este proceso.

Se requiere brindar especial atención a generar avances en paridad en el sector de transporte de carga y transporte público (autobús, tren y taxi). Si bien, hay mujeres participando y trabajando, principalmente en áreas administrativas, se debe de hacer un esfuerzo mayor y trascender a la inclusión de las mujeres en la operación, así como en la toma de decisiones.

Aunque existan argumentos a favor de seguir reproduciendo la división sexual del trabajo en el sector transporte, la reflexión y poca experiencia que hay, exige revisar de manera profunda que los trabajos que históricamente han sido asumidos por los hombres en este sector requieren mejorar sus condiciones para que tanto mujeres como hombres los puedan desempeñar en condiciones dignas y en donde no se ponga en riesgo la integridad física. Por ejemplo, adecuar jornadas a horas respetuosas de los derechos laborales y mejorar (en los casos donde no existieran) medidas y equipos de apoyo para manejar, operar o reparar un vehículo de carga o de pasajeros. De esta forma, este tipo de trabajo no se convierte en una tarea “imposible” de asumir por una mujer y a la vez deja de ser un trabajo “extenuante” para un hombre. Equiparar todos los puestos para que puedan ser ocupados por mujeres, supone reevaluarlos y transformarlos.

Otra necesidad es generar procesos de sensibilización y capacitación a todo nivel en el sector para incorporar el enfoque de género y que los aportes a la transversalización y el ejercicio cotidiano de la búsqueda de la igualdad, pueda marcar una diferencia. Una política de género del sector transporte que

permita la transversalización en las políticas sectoriales que se vayan a desarrollar (de movilidad, por ejemplo) es clave para contribuir a este proceso de transformación.

Se evidenció también la necesidad de espacios para fortalecer los liderazgos de las mujeres del sector. Hay un reconocimiento del nivel de profesionalización con que las mujeres se han desempeñado, sin embargo, todavía debe de trabajarse de manera más focalizada en capacitar y generar las herramientas para el ejercicio del liderazgo de las mujeres en los distintos campos del transporte y la movilidad.

Es necesaria una acción coordinada con todos los actores que integran el sector transporte costarricense de tal manera que no exista duplicación de esfuerzos y que más bien se potencien las capacidades de recopilar datos, información, análisis e investigación, la planificación y la ejecución de acciones y planes de trabajo. Fue evidente a nivel de varias de las personas entrevistadas visibilizar que se señala este traslape de esfuerzos a nivel de CTP y ARESEP. Esta última institución ha venido participando en las discusiones a nivel nacional y asumiendo otras funciones en cuanto pago electrónico, recepción de quejas, análisis y evaluación de los servicios que generan confusión en el sector en cuanto a su rol. Así mismo un CTP que no cuenta con los suficientes recursos para cumplir sus funciones, frente un Intendencia de Transporte que excede sus funciones y presupuesto, gracias a los cánones que cobra con mayor holgura que el CTP.

Otro elemento importante de esta acción coordinada es el esfuerzo que se debe hacer para el análisis y atención integral de las necesidades de las personas en el sector. Esto quiere decir, tomar en cuenta que la condición de género atraviesa todas las realidades de las personas, así como las condiciones por edad, diversidad sexual, etnia, discapacidades. Esto es uno de los aportes que el enfoque de género brinda para un mejor abordaje de los servicios.

Los grandes desafíos del sector para modernizarse, tales como sectorización, pago electrónico, generar capacidades técnicas y tecnológicas para la movilidad sostenible; exigen un trabajo mancomunado y esfuerzos multinivel que permitan mejorar los servicios y hacerlos eficientes para la población y para la sostenibilidad económica, pero sobre todo sensibles a las necesidades diferenciadas de poblaciones vulnerables.

En cuanto a los desafíos de género relacionados con personas usuarias, queda demostrado que la movilidad del cuidado, tal y como sucede en otras latitudes, merece especial atención para solventar las principales necesidades y falencias de los sistemas de transporte. Las mujeres destinan más tiempo en traslados para cumplir con todas las tareas que socialmente se le asignan, y los medios existentes no le están ofreciendo un entorno que cumpla a cabalidad con lo que necesita.

En el transporte público las mujeres enfrentan inseguridad en los trayectos y en las unidades, además están experimentando acoso y tocamientos sin un adecuado nivel de información de las posibilidades de denuncia y atención. La necesidad de mejorar la infraestructura en términos de accesibilidad no solo en los trayectos sino también en las unidades mismas, son temas que ocupan también la agenda de las usuarias.

Es importante destacar si no se implementan medidas para revertir estas situaciones, se acentuaría la tendencia a resolver las necesidades de movilidad con medios no colectivos; lo que su vez incrementa sustancialmente la congestión vial general y la huella de carbono del sector transporte.

En síntesis, existe una correlación entre el abordaje de las necesidades de movilidad de las mujeres, el mejoramiento de los sistemas de transporte público para que sean más atractivos y funcionales para la

Climático, en el que se encuentran en el camino de formalizar su participación. Sin embargo, existen más instancias en las que puede darse la inclusión, para generar las sinergias y conocimientos conjuntos que todavía se encuentran en etapas muy incipientes.

También es importante en esta área la no duplicación de esfuerzos institucionales debido a que se deben maximizar los esfuerzos, recursos para la inclusión y el desarrollo de proyectos específicos que brinden mejores condiciones a las mujeres y poblaciones vulnerables. Es por esto por lo que la coordinación y canales de comunicación efectivos se vuelven fundamentales como parte de los roles que asuma cada institución y organización del sector.

Se sugiere la elaboración de una Política Pública de Género en el Sector Transporte, específica y transversalizada; que disponga de presupuesto e inversión específica que permita una efectiva instalación de medidas que equilibren la situación de desigualdad en el sector, ya que para superar las brechas en primer lugar se pasa por el acto consciente y político de destinar recursos para revertir o cambiar una realidad que está generando desigualdades y desequilibrios sociales.

La creación de dicha política es fundamental para el inicio de un proceso de trabajo en dirección a la inclusión y la equidad. Si bien dentro del MOPT se está visualizando la elaboración de la Política Pública de Movilidad, ésta deberá integrar el enfoque de género.

La perspectiva de género debe de transversalizar uno de los principales retos de Costa Rica que como se ha venido reflexionando desde varias instituciones y actores se debe armonizar la ecuación infraestructura vial - transporte - ordenamiento territorial en una visión de desarrollo integral.

Fortalecimiento de capacidades y oportunidades para la equidad

Este ámbito contempla la capacitación técnica en equidad de género para la generación de experticia en el sector y en la creación de liderazgos de mujeres que permitan el equilibrio al interior del mismo.

Por otra parte, se pueden orientar *Acciones Afirmativas*, que contribuyan a equilibrar los vacíos y desbalances de género que han persistido a través del tiempo y que deben permitir a las mujeres tener acceso a espacios de toma de decisión, a puestos de trabajo en labores de planificación, dirección, operación, la fiscalización y evaluación.

La ruptura con las normas y roles impuestos, así como la construcción de distintas formas de relacionamiento y de poder entre los géneros empieza a dar pasos significativos cuando las mujeres pueden asumir puestos que tradicionalmente han estado ocupados solo por hombres. En términos generales los argumentos en contra a este tipo de propuestas indican que las mujeres no tienen la formación ni capacidades en el área, por lo que se requieren esfuerzos específicos al respecto.

Es por esto que la estrategia también debe asegurar la creación de capacidades, formación técnica y profesional necesaria y también en el ámbito del ejercicio del liderazgo.

Al respecto se destaca la existencia de iniciativas que podrían vincularse con el sector transporte, tal como la experiencia del INA en la incorporación intencionada de mujeres en carreras técnicas que tradicionalmente han sido asumidas por hombres, o los esfuerzos de empresas de autobuses por capacitar y reclutar mujeres choferes.

Si bien las condiciones para las mujeres han sido en gran medida adversas, laboralmente se valoran las características que contribuyen a mejorar el sistema de transporte. Desde un análisis de calidad, podría más bien percibirse como una ventaja la forma en que la mayoría de las mujeres asumen el trabajo y el

desempeño en cualquier ámbito laboral. “Las mujeres también son agentes de cambio poderosos para abordar Cambio climático a escala. Son actores clave en la construcción y resiliencia comunitaria. Las mujeres tienden a tomar decisiones sobre el uso de recursos e inversiones en el interés y bienestar de sus hijos, familias y comunidades.” (PNUMA, 2016a; ONU Mujeres, 2015a).

La inclusión de las mujeres de manera activa en puestos de toma de decisión requiere reforzar procesos de capacitación en habilidades y liderazgo político, así como espacios de encuentro entre las mujeres del sector para el diseño de estrategias y mecanismos de apoyo y colaboración entre ellas y otros sectores que pueden aportar herramientas en un ámbito tan incipiente como el del transporte.

Otro aspecto indispensable es promover la incursión de las mujeres como operadoras de transporte de carga, de autobuses y de taxi, lo cual supone estrategias de capacitación y formación diferenciadas. En el tema específico del servicio de taxi se puede diseñar una concesión especial para un servicio de mujeres para mujeres que ha tenido mucho auge y mercado en otros países.

Esto plantea el desafío de que paralelo a la incorporación de mujeres en estos oficios, debe trabajarse una agenda de mejoramiento y dignificación de sus condiciones laborales, que de paso beneficiaría a los gremios en general.

Otro aspecto a tomar en cuenta es la inclusión de las mujeres en el proceso de capacitación técnica y profesionalización en tecnologías bajas en emisiones.

Gestión del conocimiento para la equidad

El país requiere hacer inversiones importantes en la recolección y desagregación de datos del sector que sean sensibles al género. Otro elemento fundamental es la adquisición de habilidades y herramientas tecnológicas por parte de las instituciones del sector para la recolección de datos.

Se debe trabajar en un repositorio centralizado de datos con varias secciones, una de ellas son los datos asociados a quejas y denuncias que en este momento se encuentran dispersas en diferentes instituciones, por ejemplo, en las empresas autobuseras, CTP, ARESEP y Defensoría. Además, se debería incluir también las que se hagan en OIJ y Fuerza pública o Policía municipal.

La inclusión de datos de movilidad sensibles al género por parte del INEC, en el censo o en la encuesta de hogares, son esfuerzos necesarios para una recolección y análisis de información que evalúe a escala nacional las condiciones de género en los patrones de movilidad y permita hacer cambios y mejoras estructurales y significativos en los servicios e infraestructura orientada a cumplir con la agenda climática.

Infraestructura inclusiva y patrones de movilidad para la acción climática

Existe una desigualdad en el uso del espacio desde el momento en que se pretende neutralizar a las personas y no verlas desde su dimensión como mujeres, como hombres, como parte de la comunidad LGTBIQ. Desde el género o desde distintas condiciones (edad, etnia, nivel de ingresos, con discapacidades) se tienen necesidades específicas en infraestructura, pero también se tienen diferentes patrones de movilidad. En el momento en que se invisibilizan que existen diferentes patrones de movimiento esto afecta negativamente a las mujeres y la forma en que pueden moverse en las comunidades y las ciudades.

Para Ana Falú (2018) en los patrones de movilidad de las mujeres lo que más se valora debido a la complejidad de sus trayectos es la flexibilidad, la iluminación y el espacio en sí mismo, por la gran cantidad de bultos y personas dependientes con las que transitan. Mientras que para los hombres lo más valorado

en sus patrones de movilidad (que en general involucran trayectos simples y repetitivos para el estudio o el trabajo) es la velocidad.

El mejoramiento de las condiciones en que se brindan los servicios de transporte y la infraestructura asociada a las mujeres, debe considerar otras condiciones de personas con necesidades especiales o vulnerables, por lo que es importante que se desarrollen las inversiones necesarias que sean inclusivas y accesibles, pero esto involucra también tener los conocimientos, los datos adecuados y la tecnología de punta para diseñar, planificar y ejecutar infraestructura inclusiva que genere patrones de movilidad para la reducción de emisiones.

Esta misma autora señala puntualmente el tipo de información necesaria a tomar en cuenta a la hora de valorar los patrones de movilidad sensibles al género. Por ejemplo, se debe conocer la cadena de cuidados y responsabilidades para saber de rutas, frecuencias, cantidad de viajes y tiempo de desplazamientos (espacio/tiempo), costos de los desplazamientos (espacio/tiempo/costo), seguridad, violencias y acoso (espacio/tiempo/costo/seguridad). En cuanto al equipamiento del transporte se requiere considerar diseño, comodidades, coches, personas menores, personas con discapacidades, bultos (espacio-tiempo-costo-seguridad-diseño).

La ejecución de estas medidas aspira a convertirse en atractores de uso del transporte público y de transporte no motorizado, lo que puede generar una contabilización de reducción de emisiones importantes para la transformación del esquema de movilidad que en este momento se encuentra inclinado hacia el transporte individualizado motorizado.

Todos los caminos enfocados en mejoras, calidad y mitigación conducen a volcar esfuerzos y energía en estos aspectos, dirigidos a la población en general, pero con acentos específicos dirigidos hacia las mujeres.

Transformar el transporte público en una alternativa competitiva, pasa por considerar aspectos en los que actualmente ya se está trabajando por parte del ente rector dentro del proyecto de Modernización del Transporte Público, que contempla el pago electrónico, datos abiertos, digitalización de información.

A eso se suma con fuerza una evidente demanda de uso y acceso a medios que puedan ser utilizados con aplicaciones tecnológicas que informen, sean eficientes e inclusive que permitan una calificación del servicio. En opinión de algunos representantes inclusive debería de permitir escoger si quien le brinda un servicio es un hombre o una mujer.

Las condiciones de vida de las mujeres y poblaciones vulnerables en general pueden verse con límites en el uso del espacio público. El uso de transporte no motorizado tiene estrecha relación con el uso de los espacios públicos y las vías, también está relacionado con el aprendizaje lúdico y placentero en el uso espacios libres. Para muchas mujeres, personas con discapacidades y diversos sexualmente estos espacios pueden convertirse en la experimentación de distintos niveles de acoso, violencia e inseguridad, por lo que hay que dirigir acciones contundentes a estimular y facilitar estos medios.

Observar y homologar esfuerzos que realizan de manera autónoma los gobiernos locales es necesario para incorporar dentro de una estrategia nacional que contemple y empodere a las mujeres, les facilite infraestructura ciclista y caminable. Aportar seguridad a esos espacios en cuanto iluminación, vigilancia y que sean lugares que permitan la cohesión y la integración de las poblaciones y comunidades cercanas.

Una política clara de desestimulo de uso del vehículo particular individualizado, debe incentivarse con la utilización de formas y tecnologías colaborativas.

Otra medida a considerar consiste en asegurar el acceso y manejo por parte de las mujeres, de tecnologías bajas en emisiones, para lo cual se requiere facilitar formas de pago accesibles y adaptadas al menor poder adquisitivo que por diferencias salariales y de oportunidades sufren las mujeres.

Movilidad libre de violencia

Se debe partir de que las mujeres tienen derecho a una vida libre de violencia, sin embargo, en los espacios públicos y en el transporte las mujeres viven muchos tipos de violencias. La primera de ellas es la omisión de no considerar sus condiciones diferenciadas de los hombres y tener que ajustarse a incomodidades y pocas alternativas para trasladarse. Desarrollar acciones en contra de las violencias hacia las mujeres, requiere esfuerzos coordinados de manera multinivel y multiactores.

Si bien en el sector transporte se han desarrollado más experiencias para combatir el acoso sexual, una de las limitaciones no solo a nivel nacional sino también a nivel de otros países, es considerar que el acoso es el principal problema que viven las mujeres en el transporte público, restando importancia a otras reivindicaciones o niveles de trabajo en cuanto a oportunidades para el liderazgo, la toma de decisiones y la infraestructura, entre otros.

Algo que se debe de tomar en cuenta son los diferentes tipos de violencias que viven las mujeres en el transporte público, el transporte privado, la infraestructura e instituciones asociadas. Es decir, no solo se vive acoso sexual en los trayectos y el transporte público, otra cara de la violencia hacia las mujeres es cuando éstas asumen conducir un medio de transporte, ya sea automóvil, motocicleta, bicicleta, taxi o autobús. Cualquiera de éstos genera violencias que apuntan hacia la capacidad de la mujer de manejar un medio, el menosprecio permanente por las habilidades de las mujeres en la carretera. Si bien la realidad muestra en estadísticas cómo los hombres son quienes están experimentando la mayor cantidad de siniestros viales tanto fatales como de mediana y baja intensidad, las mujeres también experimentan estas otras formas de violencias.

Se debe empezar por escuchar a las mujeres para estructurar las soluciones a las diferentes formas de violencia que viven en las calles y en los diferentes medios de transporte.

Los datos nos demuestran que la mayoría de las personas no están denunciando las situaciones de violencia que experimentan en el transporte. La decisión de no denunciar se puede relacionar con que no se encuentra información disponible acerca de cómo denunciar e incluso y más grave aún, como lo evidencia Falú (2018, p 26) las mujeres no confían en las autoridades debido a la resolución o revictimización que puedan sufrir a la hora de realizar este tipo de denuncias.

Recientemente, en octubre del 2018 se publicó el “Protocolo de Intervención policial en la atención de casos de acoso sexual en espacios públicos o de acceso público”. Es importante velar por su implementación y darle seguimiento. Así mismo se debe trabajar sobre las barreras culturales que se enfrentan al reconocer las violencias que viven cotidianamente las mujeres en los espacios públicos y en el transporte. Hay que considerar que mayoritariamente los acosadores son hombres que ejercen este tipo de comportamiento en ambientes privados y públicos, que es un acto delictivo, que incluye una variedad de comportamientos que van desde molestias verbales y físicas hasta serios abusos sexuales. (Falú, 2018)

La Prevención y atención de la violencia también se ha desarrollado en varios países y ha sido el foco de atención dadas las condiciones extremas de acoso y violencia que pueden experimentar las mujeres en los espacios públicos asociados al transporte y a los servicios de transporte.

Un factor a tomar en cuenta es la acción permanente para construir una Movilidad libre de violencia, la cual consiste en abordar desde la Educación y la Comunicación estos temas para que las sociedades estén informadas de manera correcta y así sea sensible y consciente a las propuestas que aspiran a hacer cambios para la inclusión y la accesibilidad de los géneros en los medios de transporte.

7. Sensibilidad de género e igualdad de oportunidades en las organizaciones asociadas

La sensibilidad e igualdad de oportunidades son elementos que forman parte de un proceso que se puede desarrollar a nivel institucional en beneficio de las mismas personas funcionarias, así mismo de las personas usuarias del servicio que ofrecen, y en términos generales, de la sociedad costarricense. La sensibilidad de género no debe representar una tarea adicional en el quehacer de cada organismo, sino que el país debe transitar hacia una comprensión de la sensibilidad de género como herramienta para alcanzar estados de convivencia respetuosos de las necesidades diferenciadas de quienes conforman una sociedad. Para alcanzar el respeto de las diversidades, es preciso reconocerlas y valorarlas. A partir de este proceso transformador, será posible integrar la perspectiva de género en el diseño, la planificación, la gestión y evaluación de iniciativas que afectan a los colectivos sociales.

Como ha sido constatado, las instituciones que intervienen en el sector transporte no logran incorporar, por diversas causas, el enfoque de género en su quehacer de forma transversal. En varias instituciones se concibe el tema como un apéndice o como una tarea complementaria a cargo de un equipo en particular. Incluso, instituciones como gobiernos locales han manifestado el debilitamiento progresivo de las oficinas a cargo de temas de género y desarrollo social.

La experiencia de gestionar acercamientos con las personas informantes seleccionadas puso de manifiesto que las instancias de carácter ejecutor remitieron al equipo consultor a las oficinas de temas sociales, pues encontraban el tema de género como algo ajeno a sus funciones cotidianas. Por otra parte, la forma en que funcionan y operan las instituciones que son directamente responsables del sector transporte han estado desvinculadas orgánicamente de las estructuras e instituciones que históricamente vienen trabajando el enfoque de género y la defensa de los derechos de las mujeres.

Para generar incidencia en la incorporación de género, resulta crucial la integración de instituciones y organizaciones que forman parte del sistema de transporte en estas instancias -por ejemplo, en el Sistema Nacional para la Atención y Prevención de la Violencia contra las Mujeres y VIF, Ley 8688- para generar cambios trascendentales en materia de género.

Así mismo, la integración del INAMU en instancias en las que pueda aportar y contribuir a la integración del enfoque y su transversalización. Un buen ejemplo es la integración del INAMU en el Comité Técnico Interministerial sobre Cambio Climático, donde si bien está pendiente la adecuación legal para que participe plenamente, ya se le invitó, mientras ocurre la formalización de su incorporación.

En el ámbito concreto de las políticas para eliminar la inequidad, desigualdad y discriminación de género, Costa Rica posee dos instrumentos que pueden y deben permear a todo el sistema institucional, que son la PIEG y la PLANNOVI. El esfuerzo que debe hacerse es que no se dupliquen los roles de las instituciones

en cuanto a áreas de servicio a la población usuaria del transporte para de esta manera robustecer la calidad de servicios y no atomizar esfuerzo ni aislar iniciativas.

8. Experiencia de género necesaria para la implementación y recomendaciones para el proyecto MiTransporte

Si bien existe una política global por parte de la GIZ en cuanto al enfoque de género, se debe de trabajar en la capacitación de su personal para profundizar en el análisis y lograr plasmar el enfoque de género dentro de las actividades implementadas por el proyecto MiTransporte.

La existencia de un punto focal de género, que posea formación especializada y responsabilidad para promover la equidad de género es fundamental para maximizar los esfuerzos y servir de estímulo e impulso en otras áreas. Sin embargo, se podría sugerir que le destine un porcentaje mayor de tiempo para lograr la inclusión de la transversalidad o enfoque de género (más del 10 % que se destina actualmente).

La transversalización de la perspectiva de género en la cultura organizacional (interna) es un apartado clave de la consultoría, ya que explica la importancia de la *asignación de presupuestos específicos*. En seguida, se abordan dos aspectos procedimentales importantes: *la visibilidad -comunicación y datos desagregados-* y *la capacitación*; para finalmente llegar a la inclusión de la perspectiva de género en los programas y proyectos (ámbito externo).

En cuanto a las acciones que desarrolla MiTransporte hacia afuera, es importante enfatizar que la profundidad del trabajo que se establece con instituciones y organizaciones socias (que incluyen diferentes capacitaciones y momentos de dinámicas conjuntas de trabajo), facilita y permite un abordaje de la transversalización de género o al menos la inclusión de la perspectiva en las múltiples actividades, esto con el debido acompañamiento experto de las instituciones como el INAMU u otros actores cooperantes que tienen el “Know how” (expertiz) para la inclusión en los procesos de trabajo planteados.

Otra oportunidad para la inclusión del enfoque de género es que los *contratos de los distintos proyectos* que desarrolla MiTransporte puedan desarrollar cláusulas específicas que apunten a la paridad en los equipos de trabajo, en las poblaciones participantes y beneficiarias, así como algunas acciones afirmativas específicas según el campo de acción del proyecto. Otro aspecto importante es que los datos que genere cada acción puedan incluir información desagregada por sexo e idealmente, niveles de análisis sobre las situaciones y necesidades específicas de las mujeres y poblaciones vulnerables.

El equipo de trabajo del proyecto MiTransporte deberá contar con los conocimientos y herramientas necesarias para impulsar estrategias de formación/sensibilización para transversar la equidad de género en el sector transporte, para jefes desde el más alto nivel y personas técnicas a cargo de temas específicos, así como incorporar el aprendizaje en sus instituciones. Esto puede gestionarse en asocio con las agencias de cooperación que ya tienen incorporados sus puntos focales (GIZ, PNUD, Cooperación UE y BID), cuentan con políticas de género y han instrumentado herramientas y metodologías para la incorporación del enfoque de género en la prestación de los servicios-

A manera puntualizar y priorizar acciones con las que el proyecto MiTransporte puede contribuir en la incorporación de la perspectiva de género se sugiere lo siguiente:

1. Aumentar el tiempo dedicado por el punto focal de género al menos en un 25% para que pueda observar, analizar y sugerir que las acciones de MiTransporte tengan enfoque y sensibilidad al género, por ejemplo, asegurar tanto dentro de las personas facilitadoras como participantes en

las actividades una participación paritaria y que para el desarrollo de actividades se tome en cuenta las realidades de la población a partir del análisis sensible al género (como en las actividades de diseño participativo)

2. Asegurar que los contratos incluyan la perspectiva de género dentro de sus resultados o análisis esperados.
3. Dentro de las acciones o actividades concernientes a Transporte público y diseños participativos se tome en cuenta metodológicamente la incorporación de condiciones y patrones de movilidad del cuidado de las mujeres.
4. Que el apoyo a los planes de acción y de infraestructura a las municipalidades para el transporte no motorizado contemplen específicamente acciones para la inclusión y participación de mujeres y niñas, según sus necesidades.
5. Desarrollo de una campaña para convivencia pacífica en las calles y la promoción del transporte público que contemple información y sensibilización sobre el acoso, uso adecuado, respetuoso y equitativo del espacio.
6. Desarrollar un proceso de incorporación de los resultados con el Sector de Transporte de la encuesta de Transporte Público con perspectiva de género y la presente investigación, Análisis de Género del Sector Transporte en Costa Rica, en coordinación con el MOPT.

Contribuciones para la transversalización de género en el Plan Operativo del proyecto MiTransporte

| Out put | Actividad o sub actividad | Actividad o sub actividad agregando enfoque de género | Metas complementarias |
|---------|---------------------------|--|---|
| 1 | 1.1 | Desarrollo de un concepto de formación con elementos técnicos (transporte sostenible, MRV, financiamiento) y metodológicos (mediación, moderación, gestión de conflictos, formulación de proyectos, gestión y seguimiento, inclusión y transversalización del género etc.) clave, en función de las necesidades del personal de MOPT, MINAE y otras instituciones relevantes | Implementación e inclusión transversal de la perspectiva de género en las iniciativas que se desarrollen a partir de esta capacitación. |
| | 1.2 | No hay cambios | Las personas por capacitar tengan una proporción balanceada entre hombres y mujeres. Inclusión de las necesidades de las mujeres específicas dentro del sector transporte |
| | 1.3 | Fortalecimiento de la cooperación interministerial, incluyendo al Consejo de transporte público-CTP, MINAE, MOPT, MIVAH, Hacienda, MIDEPLAN e INAMU | No hay ajustes |
| | 1.7 | Asesoría en herramientas concretas para mejorar el transporte público en Costa Rica, tales como planificación de redes, gestión de datos, sistema tarifario y protocolos de mejora en la calidad, patrones de movilidad diferenciados por género (movilidad del | Herramientas diseñadas para investigación sobre patrones de movilidad diferenciados por género Indicadores de calidad diferenciados por necesidad de género, accesibilidad, edad, entre otros. |



| Out put | Actividad o sub actividad | Actividad o sub actividad agregando enfoque de género | Metas complementarias |
|---------|---------------------------|---|--|
| | | cuido), prevención y atención de la violencia por condición de género. | Protocolos de actuación en casos de violencia y acoso hacia las mujeres (y otras personas con condiciones de vulnerabilidad) implementados. Medios de denuncia y activación de mecanismos de protección que permitan a las mujeres y personas afectadas para hacer efectivos sus derechos, implementados. |
| | 1.10 | Asesoría organizacional del MOPT y apoyo en la formulación de un plan estratégico de desarrollo sectorial con sensibilidad de género. | Estrategias de participación e incorporación de más mujeres en la toma de decisiones, puestos técnicos y puestos operativos dentro del sector ejecutadas. Enfoque de género en la elaboración del Plan Estratégico de Desarrollo Sectorial (Participación de expertas (colaboración del INAMU y/o expertas de Cooperación) transversalizado. Capacidad técnica institucional en transversalización del enfoque de género mejorada. Capacidades técnicas y tecnológicas para la generación de datos y de bases de datos desagregadas por género para su análisis, fortalecidas. |
| | 1.10 | Subactividad Brindar asesoría al CTP en la formulación del Plan Estratégico Institucional considerando enfoque de género. | Enfoque de género dentro del Plan Estratégico Institucional del CTP (Participación de expertas del INAMU y/o expertas de Cooperación) transversalizado. Capacidades técnicas institucionales en transversalización del enfoque de género fortalecidas. Capacidades tecnológicas de bases de datos desagregadas por género para su análisis potenciadas. |
| 2 | 2.1 | Subactividad Convocar a personas involucradas y acordar objetivos y actividades específicas bajo el propósito de generar cambios en demanda de transporte y modos, con sensibilidad de género, según demandas y experiencia de los actores involucrados con criterios de calidad, confort, seguridad, iluminación, mecanismos de prevención, denuncia y atención de acoso y violencia contra las mujeres, adecuación de condiciones de infraestructura asociada para la movilidad del cuidado. | Variables de género dentro de la generación de cambios proyectados incorporadas. |
| | 2.3 | Asesoría en la implementación de medidas piloto para mejorar el tráfico de personas usuarias o de mercancías en San José, en cooperación con el sector privado y los municipios (plan de manejo de carga urbana, alianzas de desarrollo integrado, alianzas estratégicas) con sensibilidad de género. | Capacitaciones a mujeres en el desarrollo de planes y operación de manejo de carga urbana, manejo de personas usuarias, que contemplen distintas condiciones de vulnerabilidad ejecutadas. Incremento de mujeres en la operación de transporte de carga urbana y transporte de pasajeros tanto en autobuses como taxis. |



| Out put | Actividad o sub actividad | Actividad o sub actividad agregando enfoque de género | Metas complementarias |
|---------|---------------------------|--|---|
| | 2.4 | No hay ajustes dado que esta actividad explícitamente tiene contemplado que los procesos de participación sean sensibles al género estos pueden aspirar a permear y transversalizar los proyectos vinculados o proyectados a desarrollarse a las actividades (2.1) | Categorías de trabajo para la transversalización del género, basados en directrices GIZ, GCF y resultados de encuesta telefónica e investigación del sector diseñadas. INAMU y Cooperantes integrados |
| | 2.5 | Subactividad Elaboración de programa y contenido de capacitación dirigido a equipos técnicos municipales y actores claves: diseño de infraestructura y promoción del transporte no motorizado, considerando patrones y necesidades de movilidad diferenciadas por género y el impacto de su atención en la apropiación y cuidado del espacio público. | Perspectiva de género incorporada en el programa y contenido de la capacitación Metodologías participativas incluidas en el plan formativo. Diagnósticos para la inclusión de las necesidades de las mujeres y poblaciones vulnerables en el diseño y promoción de transporte no motorizado realizados. |
| | 2.5 | Subactividad Implementación del programa de capacitación con sensibilidad de género | Participación paritaria de mujeres y hombres en las capacitaciones. Participación de los Departamentos de Género (u oficinas de la Mujer), representantes de la Comisión de la Condición de Género en las capacitaciones. |
| | 2.5 | Subactividad Diseño participativo de planes piloto de infraestructura en municipalidades seleccionadas - hacer planificación territorial con guía GIZ a escala barrial asegurando que incluya el análisis de condiciones de vida de las mujeres y poblaciones vulnerables. | Participación de las mujeres de organizaciones comunales y la incorporación de sus necesidades y de las poblaciones vulnerables en los procesos. |
| | 2.5 | Subactividad Diseño participativo de planes piloto comunicación - campañas en municipalidades seleccionadas - hacer planificación territorial con guía GIZ a escala barrial asegurando que incluya el análisis de condiciones de vida de las mujeres y poblaciones vulnerables. | Participación de las mujeres de organizaciones comunales y la incorporación de sus necesidades y de las poblaciones vulnerables en los procesos. Todos los productos derivados de las campañas utilizan lenguaje inclusivo. Materiales y casos usan imágenes positivas y modelos positivos con respecto a feminidades, masculinidades y población sexualmente diversa de los géneros. |
| | 2.5 | Subactividad Apoyo en la construcción de herramientas para la ejecución de intervenciones y obras. (Regulaciones, carteles de licitación, plan anual) incorporando el enfoque de género en los productos esperados, las metas y en los documentos de licitación. | Los productos generados incorporan la perspectiva de género y las necesidades de las mujeres y la población vulnerable. |



| Out put | Actividad o sub actividad | Actividad o sub actividad agregando enfoque de género | Metas complementarias |
|---------|---------------------------|---|---|
| | 2.5 | Subactividad Sistema de Información Geográfica de movilidad integrado en el SNIT considerando mejoras en cuanto a seguridad y accesibilidad en zonas identificadas como de riesgo. | Intervenciones ejecutadas en los sitios identificados como de riesgo para mujeres y poblaciones vulnerables (iluminación, podas, entre otros) Medidas de prevención y atención de acoso sexual en los espacios y transporte públicos en los sitios de mayor densidad y circulación de personas, incorporadas. |
| | 2.5 | Subactividad Difusión de buenas prácticas y lecciones aprendidas, incluyendo transversalización de género, accesibilidad de las mujeres y poblaciones vulnerables a espacios públicos, transporte, movilidad no motorizada, entre otros. | Ejemplos de buenas prácticas que incluyan la transversalización de género y accesibilidad difundidos. |
| | 2.6 | Concepción y apoyo en la implementación de iniciativas para reducir el uso del automóvil privado y el aumento del transporte público y el tráfico no motorizado (p. ej. caminos peatonales y ciclovías, sistemas de alquiler de bicicletas, incluyendo bicicletas eléctricas, tickets inteligentes para autobuses, transport demand management: cobros por uso de vehículos (p.ej. tarifa por congestión), manejo del espacio de estacionamiento, zonas ambientales) (no tiene ajustes) | Perspectiva de género transversalizada en las iniciativas. Participación paritaria o prioritaria de mujeres para el manejo y desarrollo del proyecto piloto. Demandas y necesidades específicas de las mujeres en el servicio que brinda el proyecto piloto (seguridad, confort, mayor espacio para las personas a su cargo) atendidas. Campaña de frases e imágenes positivas para la sensibilización de feminidades y masculinidades, poblaciones vulnerables y población sexualmente diversa, ejecutada. Medidas de prevención y atención de situaciones de acoso y violencia en trayectos, paradas y unidades ejecutadas. |
| 4 | 4.2 | Subactividad Elaboración de estrategia de comunicación, Identificación de posibles espacios para realizar procesos de participación ciudadana con sensibilidad de género. | Perspectiva de género en los productos de comunicación, incluida. Participación paritaria que permita que tanto hombres como mujeres participen en los espacios |
| | 4.5 | Subactividades Conformación de equipo interinstitucional (especialistas en comunicación + técnicos) para definición de conceptos de las campañas. Definición de temáticas a abordar en las campañas de comunicación del proyecto. Elaboración de la primera campaña de comunicación. | Grupos de personas usuarias, de OSC con participación en los equipos. Datos de perspectiva de género de las investigaciones generadas por el proyecto incorporados. Imágenes y modelos positivos de los géneros incorporados en la campaña. |
| | 4.6 | Promoción del intercambio profesional/técnico internacional de experiencias entre personas representantes de ministerios costarricenses y los de otros países sobre temas específicos | Programáticamente se establece la formación e intercambios desde la perspectiva de género en las actividades que apoya MiTransporte (por ejemplo Movilidad Urbana 2018, Women Mobilize Women) |



| Out put | Actividad o sub actividad | Actividad o sub actividad agregando enfoque de género | Metas complementarias |
|---------|---------------------------|---|--|
| | 4.7 | Intercambio de experiencias con otros países de Centroamérica y América Latina (cooperación Sur-Sur); Fortalecimiento del rol de Costa Rica en la región como pionero de las medidas de transporte sostenible (fortalecimiento del rol de Costa Rica como agente de cambio; rol activo de Costa Rica en la Transport Decarbonisation Alliance TDA) (sin ajustes). | Asistencia técnica para la transversalización, incorporada. |
| | 4.8 | Cooperación y participación activa en la gestión del conocimiento con otros proyectos de cooperación internacional (BMZ/4E en Centroamérica, BMU/IKI TRANSfer, MRV Partnership, GEF/IDB Urbane Mobilität) p.ej. a través de publicaciones, eventos, en el portal de Internet "transporte y clima", etc. (sin ajustes) | Inclusión de los conocimientos generados con datos de Costa Rica desde la perspectiva de género. |
| | 4.9 | Participación activa en redes internacionales e intercambios con personas expertas en movilidad sostenible, como p.ej. Sustainable Low-Carbon Transport Partnership (Slo-Cat), MobiliseYourCity, y en el campo de la protección climática, como p.ej. Partnership for Mitigation and MRV, reciclaje de baterías y opciones de "second-life" para baterías usadas, Fondo de innovación (Factores de éxito para buses eléctricos) | Espacios de intercambio de conocimientos generados para la búsqueda de la equidad e igualdad de género, implementados. |

9. Plan de acción e indicadores para el sector Transporte

Eje estratégico 1: Gobernanza, políticas y normativas

| Acción recomendada | Indicador | Plazo | | Institución u organización responsable | Instituciones colaboradoras |
|--|--|------------------|--------------------|---|--|
| | | Mediano (3 años) | Largo (5 años o +) | | |
| 1.1 Elaboración de políticas: -Elaboración de una política pública de género del Sector Transporte. -Elaboración de la política de Movilidad sensible al género. -Elaboración de la política de estímulo al Transporte Público sensible al género. | Dos políticas públicas del sector sensibles al género | x | | MOPT | INAMU, DCC, organizaciones públicas y privadas: municipalidades, sociedad civil, OSCs, sector privado, academia. |
| 1.2 Promoción y puesta en marcha de unidades organizacionales de igualdad de género en las instituciones del estado relacionadas con el transporte público | Instaladas oficinas de género y cuentan con plan de trabajo y presupuesto anual | | x | MOPT, INCOFER, ARESEP, CONAVI, COSEVI, CTP | INAMU, DCC, organizaciones públicas y privadas: municipalidades, sociedad civil, OSCs, sector privado, academia. |
| 1.3 Implementación de procesos para asegurar la participación plena y efectiva de las mujeres y la igualdad de oportunidades de liderazgo a todos los niveles incluyendo los decisivos en las instituciones públicas y privadas relacionadas directamente con el transporte. | Número de medidas y acciones implementadas a favor de la paridad de género en los cargos públicos y privados relacionados con el sector transporte | | x | MOPT, Incofer, ARESEP, CTP, COSEVI, CONAVI, CNC, CETAC, TAT, Cámaras empresariales del sector | INAMU, Academia |
| 1.4 Diseño y aprobación de tarifas para recorridos cortos en una misma ruta buscando ajustarse a los diversos motivos y distancias de viaje de las mujeres. | Número de rutas de traslado en la GAM que ponen a disposición de las personas usuarias tarifas para recorridos cortos. | x | | ARESEP | INAMU, DCC, CTP, MOPT |
| 1.5 Implementación de procesos para la participación de mujeres dentro de la renovación de Contratos de Concesión de Taxis | Al menos un 30% de concesiones de taxi en manos de mujeres | x | | CTP | MOPT, INAMU, Academia |
| 1.6 Implementación de procesos para la participación de mujeres dentro de las sector privado de transporte como conductoras | Al menos un 10% de unidades de transporte público conducidos por mujeres | | x | CTP, ARESEP, Incofer, Cámaras de sector privado de transporte | INAMU, Municipalidades, Defensoría de los habitantes, OSCs |

| Acción recomendada | Indicador | Plazo | | Institución u organización responsable | Instituciones colaboradoras |
|---|---|------------------|--------------------|---|---|
| | | Mediano (3 años) | Largo (5 años o +) | | |
| 1.7 Regulación del transporte público terrestre para que responda a la prevención del acoso hacia mujeres e incorpore el cumplimiento de estándares de no hacinamiento. | Número de unidades que cumplen el estándar de menos de 5 o 6 personas por metro cuadrado | | x | CTP-INCOFER-ARESEP | MOPT, DCC, municipalidades, sociedad civil, OSCs, sector privado, academia. |
| 1.8 Diseño y promoción de estándares técnicos de calidad del servicio de transporte público que incorporen las necesidades de las mujeres y poblaciones vulnerables. | Se ha desarrollado e implementado criterios de calidad que permiten normar las principales necesidades identificadas en mujeres y población vulnerable. | x | | MOPT, INCOFER, Cámaras empresariales, Municipalidades | Academia, Cooperación internacional, OSC |

Eje estratégico 2: Fortalecimiento de capacidades y oportunidades para la equidad

| Acción recomendada | Indicador | Plazo | | Institución u organización responsable | Instituciones colaboradoras |
|---|--|------------------|--------------------|--|--|
| | | Mediano (3 años) | Largo (5 años o +) | | |
| 2.1 Implementación de un programa de sensibilización de género en el nivel nacional, dirigido a instituciones públicas, privadas (especialmente del sector transporte) y sociedad civil, con el objetivo de fomentar posibilidades reales para que las mujeres puedan ser conductoras, ingenieras y gerentas de sistemas de transporte. | Número de campañas de sensibilización ejecutadas por año con su respectiva evaluación de efectos | x | | INAMU, MOPT | Municipalidades, Cámaras de sector privado del sector, OSCs, Universidades, INA, Cooperación Internacional |
| 2.2 Implementación de programas de capacitación en liderazgo y empoderamiento dirigidos a mujeres representantes del sector transporte y movilidad del país | Número de programas de capacitación impartidos y evaluados por año | x | | INAMU, Universidades, INA, MOPT | Municipalidades, Cámaras de sector privado, OSCs, Cooperación Internacional |
| 2.3 Implementación de programas de capacitación técnica y formación profesional para mujeres en oficios no tradicionales del sector transporte: conductoras de bus, taxi, tren, mecánica, operación de carga, en sector transporte y en tecnologías de transporte baja en emisiones | Al menos 100 mujeres capacitadas por año para desempeñar oficios tradicionalmente realizados por hombres | | x | Universidades, INA | INAMU, MOPT, Municipalidades, Cámaras de sector privado, OSCs, Universidades, Cooperación Internacional |
| 2.4 Implementación de estrategias de atracción y retención de estudiantes mujeres en carreras universitarias | Aumento de matrícula y graduación de | | x | Universidades, Colegios profesionales | INAMU, LANAMME Programa Mujer en la Ingeniería |



| Acción recomendada | Indicador | Plazo | | Institución u organización responsable | Instituciones colaboradoras |
|---|---|------------------|--------------------|---|---|
| | | Mediano (3 años) | Largo (5 años o +) | | |
| relacionadas con el sector transporte cuyos cupos estén ocupados mayoritariamente por hombres (Ingeniería civil, Ingeniería estructural, Ingeniería de construcción, Ingeniería de transporte, Ingeniería Ferroviaria, entre otras) | mujeres en las carreras profesionales relacionadas con el sector transporte | | | | |
| 2.5 Capacitaciones dirigidas a choferes y operadores del sector transporte para mejorar el servicio y comprensión de las necesidades diferenciadas por género | Número de programas de capacitación impartidos y evaluados por año | x | | INA, Educación Vial, Cámaras empresariales, INAMU | MOPT, Municipalidades, OSCs, Universidades, Cooperación Internacional |
| 2.6 Capacitación y formación técnica en especialidades de tecnologías bajas en emisiones (movilidad eléctrica) | Al menos un 50% de mujeres capacitadas por año. | | x | INA, DCC, sector privado de transporte. | Agencias de Cooperación (PNUD, Embajada UE, GIZ), INAMU, Municipalidades, MOPT, Universidades |

Eje estratégico 3: Gestión del conocimiento para la equidad en el sector transporte

| Acción recomendada | Indicador | Plazo | | Institución u organización responsable | Instituciones colaboradoras |
|---|--|------------------|--------------------|--|---|
| | | Mediano (3 años) | Largo (5 años o +) | | |
| 3.1 Generación de capacidades en las instituciones públicas del sector transporte para generar datos que permitan diagnósticos y análisis de la situación de los géneros en la movilidad. | Observatorio nacional de la Movilidad implementado | | x | MOPT, INCOFER, CTP, MICITT | INAMU, Municipalidades, Defensoría de los habitantes, OSCs, Universidades |
| 3.2 Fortalecimiento de capacidades del INEC para una recolección y análisis de información que evalúe a escala nacional los patrones de movilidad considerando diferencias por género. | Datos cada dos o tres años con los patrones de movilidad diferenciados por género. | | x | INEC, Estado de la Nación, INAMU, MOPT | Academia, OSCs |
| 3.3 Repositorio de datos y herramientas tecnológicas | Manejo integrado de los datos disponible para análisis e investigación | | x | MOPT, MICITT | |

| Acción recomendada | Indicador | Plazo | | Institución u organización responsable | Instituciones colaboradoras |
|--|---|------------------|--------------------|--|---|
| | | Mediano (3 años) | Largo (5 años o +) | | |
| 3.4 Implementación de plataforma digital, para la divulgación de datos acerca de zonas de riesgo por parte de las instituciones y sector privado que reciben quejas y denuncias de acoso y violencia contra las mujeres en la calle, con el fin de generar acciones individuales y colectivas de prevención. | Información disponible oportunamente para las personas usuarias | X | | OIJ, Fuerza Pública, Policía Municipal, sector privado del sector, CTP, ARESEP, Defensoría | INAMU, MOPT, Municipalidades, OSCs, Sociedad Civil, Academia, Cooperación Internacional |
| 3.5 Desarrollo de plataformas digitales, que faciliten la información sobre el servicio de transporte público a personas usuarias, con atención especial a patrones de movilidad de las mujeres: rutas, horarios, tiempos de espera, precios, tiempos de traslado, etc. | Información digital disponible y actualizada para la población usuaria de todas las rutas a nivel GAM | X | | MOPT, CTP, MICITT, ARESEP, Cámaras empresariales del sector. | Academia, Cooperación internacional, OSC |

Eje estratégico 4: Infraestructura inclusiva y patrones de movilidad para la acción climática

| Acción recomendada | Indicador | Plazo | | Institución u organización responsable | Instituciones colaboradoras |
|---|--|------------------|--------------------|--|--|
| | | Mediano (3 años) | Largo (5 años o +) | | |
| 4.1 Elaboración de diseños de paradas y aceras con sensibilidad de género, para prevenir formas de violencia contra las mujeres como acoso, violaciones o robos. | Al menos un diseño innovador y adaptado a la realidad de Costa Rica, tanto para paradas como para aceras. | x | | Municipalidades, CTP, MOPT, | Universidades, OSCs, Lanamme UCR |
| 4.2 Implementación de adaptaciones a estructuras de paradas para prevenir formas de violencia contra las mujeres como acoso, violaciones o robos. | Número de paradas en los cantones de la GAM mejoradas en espacio interior, iluminación, techo, etc. | | x | Municipalidades, CTP, MOPT | sector privado privadas, OSCs, Universidades, LanammeUCR |
| 4.3 Implementación de adaptaciones a estructuras de aceras y rampas para prevenir mejorar la seguridad vial y el acceso a los espacios públicos para todas las personas. | Km de aceras en los cantones de la GAM mejoradas en diseño y construcción para prevenir violencia contra las mujeres | | x | Municipalidades, CTP, MOPT | sector privado privadas, OSCs, Universidades, LanammeUCR |
| 4.4 Desarrollo de rutas de acceso para desplazamientos en bicicletas y a pie con zonas verdes y espacios, públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y la niñez, | Kilómetros de rutas mejoradas para promover la movilidad activa y mejorar la seguridad vial con enfoque de | | x | Municipalidades, MOPT, Gobierno Nacional, COSEVI | sector privado privadas, OSCs, Universidades, LanammeUCR, Sociedad Civil |

| Acción recomendada | Indicador | Plazo | | Institución u organización responsable | Instituciones colaboradoras |
|---|--|------------------|--------------------|--|-----------------------------|
| | | Mediano (3 años) | Largo (5 años o +) | | |
| las personas adultas mayores y las personas con discapacidad. | género en los cantones de la GAM. | | | | |
| 4.5 Desarrollo de facilidades o aplicaciones para la movilidad compartida | Un mecanismo tecnológico que permita generar viajes compartidos | x | | MOPT, Universidades, OSC | Sector Privado, CTP |
| 4.6 Carriles exclusivos que mejoren los tiempos de traslado en el transporte público | Implementados los carriles exclusivos del plan de sectorización | | x | MOPT, Municipalidades | OSC, Sector privado |
| 4.7 Diseño de horarios y paradas de proximidad del transporte público que respondan a la demanda diferenciada de mujeres. | Número de nuevas rutas de bus y tren que atienden demanda de uso de mujeres usuarias | | x | CTP-INCOFER-ARESEP | MOPT, DCC, Academia, OSC |

Eje estratégico 5: Movilidad libre de violencia

| Acción recomendada | Indicador | Plazo | | Institución u organización responsable | Instituciones colaboradoras |
|---|--|------------------|--------------------|---|---|
| | | Mediano (3 años) | Largo (5 años o +) | | |
| 5.1 Implementación de programas de educación, comunicación y campañas publicitarias que busquen generar cambios de conciencia y de prácticas, orientados mejorar la convivencia en el transporte público (como uso del espacio, guardar distancia para el respeto a las personas) y a la erradicación de la violencia contra las mujeres en espacios públicos | Número de programas de educación, comunicación y campañas publicitarias implementadas | x | | MOPT, INAMU, COSEVI, Municipalidades, Casa Presidencial | Academia, Cooperación internacional, OSC |
| 5.2 Implementación de programas de educación, comunicación y campañas para la pacificación de la cultura vial | Número de programas de educación, comunicación y campañas implementadas | x | | MOPT, COSEVI, Municipalidades, Casa Presidencial | Cooperación, OSC |
| 5.2 Operacionalización del uso del protocolo de Atención de Acoso en Espacios Públicos, del Ministerio de Seguridad Pública, en las unidades de transporte público colectivo, paradas y lugares aledaños. | Número de casos atendidos por año, por intermediación de personas funcionarias y usuarias de transporte público colectivo. | x | | MOPT, Defensoría INAMU | de los Habitantes, DCC, Cámaras de sector privado de autobuses, municipalidades, sociedad civil, OSC, sector privado, academia. |



| Acción recomendada | Indicador | Plazo | | Institución u organización responsable | Instituciones colaboradoras |
|--|---|------------------|--------------------|---|--|
| | | Mediano (3 años) | Largo (5 años o +) | | |
| 5.3 Implementación de planes de capacitación y certificación de personas operadoras de transporte, a favor de la seguridad vial y la movilidad segura, con perspectiva de género | Al menos el 50% de personas operadoras de transporte público capacitadas y/o certificadas en movilidad segura con enfoque de género | | x | MOPT, CTP, COSEVI, INAMU | Universidades, OSCs, LanammeUCR |
| 5.4 Instalación de sistemas de video-vigilancia en el transporte público para identificar a agresores de mujeres. | Incremento anual en un 10% de las unidades que disponen de sistema de video vigilancia. | | x | MOPT, CTP, Cámaras de empresas de transporte público | OSCs, Cooperación internacional |
| 5.5 Articulación institucional la atención y desarrollo una movilidad libre de violencia | Instituciones con mecanismo de coordinación para servicios de transportes libres de violencia | x | | MOPT Defensoría | Fiscalía, Fuerza Pública, sector privado, OSCs |
| 5.6 Desarrollo de un mecanismo de “botón de pánico” o mensaje de texto para la intervención en casos de acoso y violencia | Mecanismo efectivo para atención e intervención | x | | MOPT, Cámaras de autobuses, Viceministerio de Seguridad | OSC, Universidades |
| 5.7 Señalética inclusiva e información disponible sensible al género | Uso de lenguaje y simbología inclusiva en el sector | | x | MOPT, Ingeniería de Tránsito, OSC | INAMU |
| 5.8 Gestión para la inclusión y participación efectiva de entes rectores del sector de transporte dentro de las estructuras de trabajo nacionales encargadas de la defensa de los derechos de las mujeres y del mejoramiento y atención del sector transporte con enfoque de género. | Se ha incluido dentro del Sistema Nacional de Atención y Prevención de la Violencia contra las Mujeres al INCOFER, y a todos los consejos del MOPT. | | x | MOPT, INCOFER, CTP | INAMU, Universidades |

Referencias bibliográficas

1996, ONUHABITAT, Programa de ciudades más seguras. África.
<https://es.unhabitat.org>

2004, Federación Canadiense de Municipalidades. Una ciudad a la medida de las mujeres, el papel de las municipalidades en el alcance de la igualdad de género. Edición 2004
<https://docplayer.es/18223120-Una-ciudad-a-la-medida-de-las-mujeres-el-papel-de-las-municipalidades-en-el-alcance-de-la-igualdad-de-genero-edicion-2004.html>

2004, AWID, Interseccionalidad: una herramienta para la justicia de género y la justicia económica,
http://www.inmujeres.gub.uy/innovaportal/file/21639/1/2_awid_interseccionalidad.pdf

2006, PNUD. Guía para la transversalización de género., Chile.
<http://www.cl.undp.org>

2007, GIZ, Género y Transporte Urbano: Inteligente y Asequible, Módulo 7a, Transporte Sostenible. Texto de Referencia para formuladores de políticas públicas en ciudades de desarrollo.
<https://www.sutp.org>

2007, Grupo de transporte Arco Atlántico – CRPM, Libro Verde hacia una nueva cultura de la movilidad urbana.
<https://docplayer.es/9506256-Libro-verde-hacia-una-nueva-cultura-de-la-movilidad-urbana.html>

2009, ONUHABITAT, Planificación de Ciudades Sostenibles: Orientaciones para Políticas (Planning Sustainable cities), informe global sobre asentamientos humanos 2009.
<https://unhabitat.org/books/>

2011, MOPT, Política Transporte 2011-2035, Costa Rica.
<https://www.mopt.go.cr>

2012, UNDP, Políticas de tiempo, movilidad y transporte público. Rasgos básicos, equidad social y de género.
<http://www.uy.undp.org>

2012, Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Política Nacional de ordenamiento territorial 2012 a 2040, Costa Rica.
<https://www.mivah.go.cr>

2013, ONUHABITAT. Planificación y Diseño de una Movilidad Urbana Sostenible: Orientaciones para políticas. Informe Mundial sobre Asentamientos Humanos.
<https://unhabitat.org>

2013, GIZ ¿Qué es un enfoque de género? Una guía producida por la Iniciativa alemana BACKUP

[.https://www.giz.de/fachexpertise/downloads/giz2013-es-backup-gender-guidelines.pdf](https://www.giz.de/fachexpertise/downloads/giz2013-es-backup-gender-guidelines.pdf)

2013, Emakunde – Instituto Vasco de la mujer. La evaluación de impacto en función del género en transporte y movilidad.

<http://www.emakunde.euskadi.eus>

2013, Banco Mundial, Guía para la Integración de la Perspectiva de Género en los Sistemas de Transporte Urbano que Optimizan la Movilidad.

<https://ppp.worldbank.org>

2013, Tirachini, Alejandro, Seis pasajeros por metro cuadrado: efectos del hacinamiento en la oferta de transporte público, el bienestar de los usuarios y la estimación de demanda. Chile.

<https://revistas.uchile.cl>

2014, La movilidad urbana de mujeres y hombres en la ciudad de Valencia. Ayuntamiento de Valencia.

<http://www.valencia.es>

2015, FUSADES, Prevención del crimen en el transporte público en El Salvador. El Salvador

<http://fusades.org>

2015, GIZ La perspectiva de género en la cooperación internacional al desarrollo Conceptos básicos y buenas prácticas

<https://www.giz.de/de/downloads/giz2015-es->

2015, CEPAL, Violencia de género en el transporte público. Una regulación pendiente, Chile.

<https://www.cepal.org>

2015, BID, El porqué de la relación entre género y transporte.

<https://publications.iadb.org>

2016, Linda M. Zerelli. Desde la política. Que tienen en común el feminismo y la libertad

<http://www.debatefeminista.cieg.unam.mx>

2016, UNwomen, Leveraging co-benefits between gender equality and climate action for sustainable development.

seemin.qayum@unwomen.org

2016 CEPAL, Ministerio de Relaciones Exteriores, El enfoque de las Brechas estructurales. Análisis del caso Costa Rica.

<https://www.cepal.org>

2016, BID, Sistemas Inteligentes de Transporte para la Igualdad de Género.

<https://publications.iadb.org>

2016, COSEVI-INS, Violencia en Tránsito: Factores de riesgo asociados al género en la conducción de acuerdo a las percepciones de motociclistas varones jóvenes en Costa Rica

<https://www.csv.go.cr>

2016, Jubeto Yolanda. Los presupuestos con enfoque de género: una apuesta feminista a favor de la equidad en las políticas públicas, Agencia Española para la Cooperación Internacional.

<https://www.ucm.es>

2017, CEPAL, Género y transporte: experiencias y visiones de política pública en América Latina.

<https://www.cepal.org>

2017, Mujeres, patrimonio y ciudad: en bici por monumentos y espacios simbólicos de y para ellas en Bogotá, Colombia

www.redalyc.org

2017, Paola Jirón, Dhan Zunino Singh, Presentación, movilidad urbana y género: experiencias latinoamericanas.

<http://repositorio.uchile.cl>

2017, Díaz, Rodrigo; Rojas, Francisca, BID, Mujeres y ciclismo urbano: promoviendo políticas inclusivas de movilidad en América Latina

<https://publications.iadb.org>

2017, INAMU, Comité para la Eliminación de la Discriminación contra las Mujeres Observaciones finales sobre el séptimo informe periódico de Costa Rica

<http://www.inamu.go.cr>

2017 INAMU, Comité para la Eliminación de la Discriminación contra las Mujeres Observaciones finales sobre el séptimo informe periódico de Costa Rica

<http://www.inamu.go.cr>

2017, BID, Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible, PIMUS. Centro de Información jurídica en línea, UCR. Informe de Investigación. Desconcentración Máxima y Desconcentración Mínima.

<https://cijulenlinea.ucr.ac.cr/portal/descargar.php?q=NDQy>

2017, Estado de la Nación, Informe Estado de la Nación en Desarrollo Humano Sostenible. Cambio climático: impactos y desafíos para Costa Rica. Costa Rica.

<https://estadonacion.or.cr>

2017, BID, Evaluación de impacto del programa “Viajemos Seguras en el Transporte Público en la Ciudad de México”.

<https://publications.iadb.org>

2017, UNWOMEN, Mainstreaming Gender in Green Climate Fund Projects, Korea

<https://www.greenclimate.fund>

2018, INAMU, Política Nacional para la Igualdad Efectiva entre Mujeres y Hombres 2018-2030 / Instituto Nacional de las Mujeres.

<http://www.inamu.go.cr>

2018, Hoch Sofia. "Mujeres y espacio urbano: percepciones de miedo al acoso callejero y violencia sexual" de Sintaxis Espacial, Diseño Basado en Evidencia, Barlett School of Architecture, Londres, Inglaterra.

2018, A-01 (A Company / A Foundation), "Estudio para un sistema de bicicletas públicas (renta de bicicletas) en el cantón de San José", Costa Rica.

www.a-01.ne

2018, CEPAL, Plan de Acción Regional para la implementación de la Nueva Agenda Urbana en América Latina y el Caribe 2016-2036. Chile.

<https://www.cepal.org>

2018, Ministerio de transporte y telecomunicaciones, Política de equidad de género en transportes. Chile.

<https://www.mtt.gob.cl>

ANEXO I Síntesis de experiencias modelo en desarrollo

México

Programa interinstitucional “Viajemos Seguras”, creado por el Gobierno Distrito Federal de México en 2007 “con el objetivo de prevenir, atender y sancionar la violencia sexual cometida contra las mujeres que viajan en el transporte público y concesionado de la Ciudad de México, promoviendo la seguridad y los derechos de las mujeres, la vigilancia ciudadana y por ende el desarrollo social (BID, 2017, p.3), consistió en la separación de vagones del metro según género. La evaluación realizada por el BID[1] arroja, desde una perspectiva cualitativa, que “la separación de vagones es una acción valorada extensamente por las mujeres usuarias, como una forma de viajar seguras en el metro, por lo cual el programa cumple satisfactoriamente su objetivo general” (p.44). Asimismo, se encontraron necesidades de mejora en cuanto a horarios de operación, información para denuncias, señalética para acceso al servicio, erradicación de la violencia en espacios públicos alejados a los sistemas de transporte.

Canadá y Suecia

Como ejemplos de buenas prácticas con enfoque de equidad de género en el sector transporte, se puede mencionar la de Canadá llamada “Entre Paradas”, lograda en 1996 por los Centres de femmes, para poner en funcionamiento un servicio permanente que permitiese a las mujeres bajarse de los autobuses urbanos entre dos paradas por las noches, para así estar más cerca de sus destinos. Esta petición surgía de la observación de que las mujeres estaban reduciendo en gran parte el uso del transporte público por las noches por temor a encontrarse con situaciones de violencia. La petición para la implantación de este servicio intentaba de esta forma aumentar la movilidad, la autonomía y el control sobre su propia vida de la mujer, con el objetivo final de conseguir la igualdad de géneros[2].

Mientras que en Suecia en 2015, referenciado en el medio digital Radio Canadá Internacional, se menciona que en Estocolmo se implementó un análisis de género a su política de limpieza de nieve, que en última instancia ayudó a que sea más fácil para los peatones, principalmente mujeres, moverse por la ciudad después de las nevadas. La ciudad descubrió que, estadísticamente, más hombres viajan en automóvil, mientras que las mujeres son más propensas a caminar, andar en bicicleta o tomar el transporte público. Por lo tanto, los funcionarios decidieron que aceras, carriles para bicicletas, paradas de autobús y pasarelas a las guarderías fueran limpiadas primero, seguidas por las carreteras principales. Un puñado de ciudades suecas ha seguido su ejemplo.[3]

Colombia

En Colombia se destacan varias acciones que se han venido realizando en la ciudad de Bogotá. A continuación se presentan algunos de los más importantes aportes y logros.

La Secretaría Distrital de la Mujer de Bogotá (SDMUJER), ha desarrollado el proyecto “Construyendo Ciudades Seguras para las Mujeres”, articulado con varias instituciones y empresas internacionales, inició en 2013 en Bogotá y desde entonces, se han llevado a cabo dos fases del proyecto: en la primera se mapearon 4.000 km de calles de la ciudad mientras que, en la segunda, se recorrieron más de 300 km de la red de Ciclorutas de la capital colombiana. En este marco, la SDMUJER está recogiendo tres niveles de información: Puntos identificados como inseguros por Safetipin (aplicación de telefonía móvil que permite que la ciudadanía comparta información sobre seguridad en los espacios públicos), puntos que las mujeres

de las localidades han identificado como lugares inseguros y puntos en los que se ha producido al menos un hecho desafortunado de violencia. [4]

El nuevo Plan Maestro de Movilidad (2018), según la ONG Despacio de Colombia, está en desarrollo y uno de sus pilares es género y la movilidad. Las acciones propuestas son, por ejemplo, la capacitación en Nuevas Masculinidades para taxistas y la promoción del uso de bicicletas por parte de las mujeres.

La iniciativa de Transport Gender Lab (2017), que es una iniciativa del BID en ciudades latinoamericanas (BID, 2018) que busca mejorar la igualdad de género en el sistema de transporte urbano a través de infraestructura mejorada, promoción de mujeres en empleos de transporte, diseño, implementación y monitoreo de acciones a favor de la inclusión de género en el transporte público y un diálogo técnico basado en el intercambio de experiencias. [5]

Inglaterra

En el caso de Londres, es importante mencionar el trabajo del órgano “Transport for London (TfL)”, que es responsable del sistema de transporte de la capital británica y que ha promovido la igualdad y la inclusión para representar las necesidades de todos los usuarios y del personal empleado.

De acuerdo con Kerri Rogan & Jasmine Kerry (2015) [6], el TFL incorporó un programa de investigación sobre los patrones de viaje de las mujeres, con el objeto de comprender los problemas que les afectan, demostrando que, en general, las mujeres enfrentan mayores obstáculos en la movilización en la ciudad. Por ejemplo, Algunos hallazgos muestran que las londinenses prefieren usar el automóvil privado por temas de seguridad, costo, tiempo y por la facilidad de realizar viajes complejos (como transportar a sus hijos a múltiples lugares). Sin embargo, sólo el 57% de las mujeres de la ciudad posee licencia de conducir. Finalmente, se afirma que los datos obtenidos han permitido que TFL busque avanzar hacia un servicio de transporte más accesible e inclusivo para las mujeres y han sido claves para la elaboración de un Plan de Género que finalmente legitima la obligación de abordar la igualdad entre hombres y mujeres.

Por otro lado, el University College London-Reino Unido (2012)[7], en una investigación junto con la Universidad de los Andes de Colombia, muestran que la política nacional de transporte de Inglaterra ha permitido, especialmente en el caso de Londres, desarrollar un esquema de igualdad de género con un seguimiento a las medidas que la autoridad local planteó para lograr que el sistema de transporte sea seguro, confiable y amigable, tanto para las mujeres como para los hombres, evaluando el impacto y la efectividad de cada medida.

[1] Recuperado de <https://publications.iadb.org/handle/11319/8503?locale-attribute=es&locale-attribute=en&locale-attribute=es&>

[2] Recuperado de: <http://habitat.aq.upm.es/dubai/00/bp668.html>

[3] Recuperado de:

<http://www.rcinet.ca/es/2018/01/23/canada-prioriza-el-presupuesto-del-pais-basado-en-el-genero/>

[4] Recuperado de: <https://www.metropolis.org/es/noticias/2016/10/21/2884>

[5] Recuperado de: :

<https://blogs.iadb.org/moviliblog/2018/03/08/genero-y-transporte-transport-genderlab/>

[6] BID: El porqué de la relación entre género y transporte en:

<https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/7441/El-porque-de-la-relacion-entre-genero-y-transporte.PDF?sequence=4&isAllowed=y>

[7] Universidad de los Andes Colombia en:

<https://prosperityfund.uniandes.edu.co/site/wp-content/uploads/documentos/Marcodeactuacion.pdf>

Otras referencias importantes

Base de datos de la Unión Europea Capacity4dev <https://europa.eu/capacity4dev/topic/transport>

Women Mobilize Women <https://womenmobilize.org/>

A partir de esta iniciativa se visibilizan experiencias de Buenos Aires, Quito, Chile y México.

URBAN95 Archives <https://bernardvanleer.org/solutions/urban95>

Transportation Research Board: <http://www.trb.org/ABE70/ABE70.aspx>

European Institute for Gender Equality (uso del tiempo): <https://eige.europa.eu/gender-statistics/dgs>

Bureau of Transportation Statistics:

ANEXO II Lista de acuerdos, declaraciones, políticas y legislación internacionales, regionales y nacionales pertinentes a la igualdad de género y el empoderamiento de las mujeres y las niñas

ANEXO III Cuadros de resultados de la encuesta virtual

ANEXO IV Síntesis de resultados de las entrevistas a informantes clave

ANEXO V Lista de personas entrevistadas durante la consultoría

| Informantes clave | | |
|----------------------|--|---|
| Nombre | Cargo | Institución/ Organización |
| 1. Liza Castillo | Asesora del Ministro // Iniciativa "Women Mobilize Women" | MOPT |
| 2. María Picado | Política Pública | INAMU |
| 3. Laura Lizano | Sector energía | MINAE |
| 4. Andrea Meza | Directora | MINAE-DCC |
| 5. Clauda Dobles | Primera Dama // Asesora de movilidad | Casa Presidencial |
| 6. Elizabeth Briceño | Presidenta Ejecutiva | INCOFER |
| 7. Roy Rojas | Director de Proyectos | COSEVI |
| 8. Manuel Vega | Director | CTP |
| 9. Adriana Acuña | Encargada de Capacitación, Derechos Humanos y Sostenibilidad | IFAM |
| 10. Laura Navarro | Encargada del Tema Transporte | Defensoría de Habitantes |
| 11. Diana Jiménez | Coordinadora Seguridad Vial y Transporte | Lanamme |
| 12. Yerling Gómez | Directora Ejecutiva | CANABUS |
| 13. Silvia Bolaños | Directora Ejecutiva | CANATRANS |
| 14. Alexis Retana | Director | Taxis de Costa Rica |
| 15. Roy Palavicini | Representante | Comité Cívico Nacional de Motociclistas |
| 16. Ramón Pendones | Representante | ACONVIVIR |
| 17. Marcela Aguilera | Representante | Chicas en Cleta |

| | | |
|-----------------------|---|--|
| 18. Jessie Vega | Representante de personas usuarias | CTP Fundación Aliarse, Plataforma Multisectorial para la Seguridad Vial |
| 19. Aitor Llodyo | Director Ejecutivo | |
| 20. Johnny Araya | Alcalde | Municipalidad de San José |
| | | Municipalidad de Montes de Oca |
| 21. Gerardo Madrigal | Oficina de Desarrollo Social | |
| 22. Gustavo Mora | Ingeniería vial | Municipalidad de Curridabat |
| 23. Norma Solís | Regidora y Coordinadora Comisión de la Condición de la Mujer | Municipalidad de Santa Ana |
| 24. Estela Paguagua | Oficina de la Igualdad, Equidad y Género | Municipalidad de Heredia |
| 25. Rafaela Sánchez | Asesora Especialista en Género | PNUD Delegación de la Unión Europea |
| 26. Birgit Vleugels | Directora de cooperación. | |
| 27. Rainer Schwark | Punto focal de género | GIZ |
| 28. Enrique Muñoz | Intendente de Transportes | ARESEP |
| 29. Francisco Quirós | Director Ejecutivo | CANATRAC |
| 30. Maritza Hernández | Empresaria sector autobús | UCCAEP |

ANEXO VI Directrices del GCF y la GIZ para la promoción de la igualdad de género

Desde GCF y la GIZ hay directrices muy claras que profundizan en el análisis desde la perspectiva de género, así como en un aporte en acciones concretas que potencien el mejoramiento de las condiciones de vida entre los géneros.

Por parte de la GIZ se propone la creación de directrices y lineamientos globales para contribuir a reducir la discriminación y la desigualdad sociocultural, jurídica y estructural por razones de género. Esto incluye la realización de un análisis en profundidad y en identificar y comprender las situaciones de vida, dificultades y oportunidades específicas por razones de género en los diferentes sectores y campos de acción.

Se derivan actividades y medidas concretas, se sugiere incorporar sistemas de seguimiento de la medición de los resultados positivos y negativos que ejercen las medidas e intervenciones de la GIZ en las relaciones de género y en las diferentes realidades de vida e intereses de las mujeres y los hombres. Se mencionan explícitamente los aspectos de género en el sistema de objetivos y en los indicadores de los proyectos o programas, y se integran en el sistema de seguimiento, es posible asegurar que se otorga la debida consideración a la equidad de género en la conducción y ejecución de los proyectos o programas y en la presentación de informes a los comitentes, y lograr la justicia de género.

Por parte de la GCF se espera que "los proyectos o programas deben estar alineados con las políticas y prioridades nacionales en materia de género y con la política de género del Fondo". Debe de incluirse un análisis documental amplio a nivel tanto nacional como internacional y estimar socio económicamente el futuro del proyecto, en esto se debe de tomar en cuenta:

- Que los proyectos respondan a las necesidades de mujeres y hombres en el sector transporte bajo la mirada de un abordaje y análisis del cambio climático.
- Identificar impulsores del cambio y las dinámicas de género para lograr las metas de mitigación del proyecto
- Identificar y diseñar los elementos específicos de género que se incluirán en las actividades del proyecto
- Estimar los presupuestos de implementación
- Seleccionar indicadores de producto, resultado e impacto
- Diseñar la implementación del proyecto y monitorear los arreglos institucionales.

También se deben de consultar a contrapartes involucradas y otras instituciones involucradas con el proyecto tomando en consideración los parámetros previstos en la política.

La inclusión de la perspectiva de género en la aplicación de las salvaguardas sociales y ambientales de los proyectos vinculados a estas agencias deben de estar de acuerdo con sus requisitos específicos en cuanto al género.

Inclusión se debe de considerar la inclusión de la perspectiva de género en las diferentes etapas de cualquier proyecto, es decir, desde su preparación, evaluación, aprobación y monitoreo.

Se analizan desde una perspectiva de género a varios niveles, desde el contexto con datos demográficos desglosados, incluido los hogares jefeados por mujeres. Principales fuentes de sustento e ingresos para mujeres y hombres, necesidades y prioridades en el sector transporte que se abordarán con la intervención planificada, y cuales son específicamente hacia hombres y hacia mujeres.

Otros elementos a valorar son los impactos que están experimentando hombres y mujeres debido al cambio climático en el sector transporte.

En ambas directrices se profundiza mucho sobre aspectos que permiten el análisis de género desde el sistema de creencias, valores y estereotipos comunes relacionados con el género. Logro educativo para niñas y niños, principales áreas de gasto de los hogares. Si hombres y las mujeres tienen cuentas bancarias, reciben préstamos, tienen teléfonos móviles, acceso a la radio, periódicos, televisión.

La división de roles entre hombres y mujeres, personas jóvenes y personas adultas mayores, incluso en el sector transporte, su participación en la economía formal e informal, quien maneja el hogar y cuida a niñas, niños y / o personas adultas mayores. Cuánto tiempo se gasta en tareas domésticas y de cuidado.

Sobre la toma las decisiones se profundiza también el análisis de cómo se controlan / gestionan / los recursos del hogar, los activos y las finanzas. Si las mujeres tienen una participación en la toma de decisiones en el hogar, cómo participan hombres / mujeres en la toma de decisiones de la comunidad. Tomas de decisiones también en las esferas políticas, la pertenencia a cooperativas u otras clases de organizaciones económicas, políticas o sociales.

Y también profundiza en el análisis de si los proyectos, acciones, medidas o servicios benefician a hombres y/o mujeres, si las intervenciones propuestas serán accesibles y beneficiarán a todos los géneros. Si las intervenciones propuestas aumentarán los ingresos de hombres / mujeres, si involucran un aumento o disminución de las cargas de trabajo.

Y si existen disposiciones para apoyar las tareas productivas y reproductivas de las personas, sobre todo de las mujeres, incluido el trabajo doméstico y de cuidado no remunerado.